

Александр **БОЛЬНЫХ**

ДУЭЛИ АВИАНОСЦЕВ



КУЛЬМИНАЦИЯ ВТОРОЙ МИРОВОЙ

ВМФ

**ПОДЛИННАЯ
ИСТОРИЯ
ВОЙНЫ
НА МОРЕ**



Александр **БОЛЬНЫХ**



ДУЭЛИ АВИАНОСЦЕВ

**КУЛЬМИНАЦИЯ
ВТОРОЙ МИРОВОЙ**



ЭКСМО
МОСКВА
2011



Оформление серии *С. Курбатова*

Художник *А. Заикин*

Б 79 Больных А. Г.
Дуэли авианосцев. Кульминация Второй мировой! / Александр Больных. — М. : Яуза : Эксмо, 2011. — 352 с. : ил. — (ВМФ. Подлинная история войны на море).

ISBN 978-5-699-47226-0

Полтысячи лет исход любой войны на море решало артиллерийское сражение — сначала парусных кораблей, затем броненосцев и, наконец, огромных линкоров. Но в годы Второй мировой в военно-морском деле произошел коренной переворот, настоящая революция, в результате которой бронированные исполины уступили первенство авианесущим кораблям. Когда в апреле 1945 года американским самолетам потребовалось всего полтора часа, чтобы пустить на дно самый большой линкор в мире, гордость японского флота «Ямато», даже скептикам стало окончательно ясно, что настала новая эра — отныне победа в морской войне зависит не от огня корабельной артиллерии, а от дуэлей авианосцев.

В этой книге ведущий историк флота дает глубокий анализ ВСЕХ авианосных сражений Второй мировой, ставших кульминацией войны на Тихом океане и превративших Его Величество Авианосец во Владыку морей.

УДК 355/359
ББК 68

© Больных А. Г., 2011
© ООО «Издательство «Яуза», 2011
© ООО «Издательство «Эксмо», 2011

ISBN 978-5-699-47226-0



Бастард, ставший королем

В XX веке в области морской войны и военного кораблестроения произошли несколько революций. Одни классы кораблей ушли в небытие, не оставив после себя даже следа, другие из основы флота превратились в нечто вспомогательное и, по большому счету, совсем необязательное. Коренным образом изменились и морские сражения, ведь в годы Русско-японской войны никто даже в самых смелых фантазиях не мог себе представить, что когда-то противники будут обмениваться ударами, вообще не видя друг друга. Наверное, самая запутанная и причудливая биография принадлежит авианосцу. Этот класс кораблей существует чуть менее ста лет, но за это время успел побывать и в роли прислуги, и хозяином дома, чуть было не исчез вслед за своим извечным соперником-линкором, снова возродился и начал набирать утерянное было влияние. Звездным часом авианосца стали годы Второй мировой войны, когда, после робкого начала, он превратился во владыку океанских просторов, заслужив гордый титул «Его Величество король Авианосец». Именно бои авианосцев решали судьбу целых кампаний, причем не только на море, но и на суше.

Мы расскажем, как происходили эти жестокие схватки, и постараемся проанализировать их, потому что подоплека многих событий и последствия гораздо сложнее и глубже, чем может показаться на первый взгляд. Рассказ о развитии авианосцев как класса кораблей выходит за пределы наших интересов, так как мы будем вести речь лишь об их боевом применении. Однако некоторых ключевых моментов нам

все-таки придется коснуться, потому что часто характеристики корабля определяли специфику его использования, хотя при этом основное внимание все-таки уделим изменению роли авианосца в составе флота.

С того момента, как в 1913 году первый авианосец вышел в море, корабельные самолеты развивались очень быстро. Они потеряли поплавки — первыми бортовыми самолетами были гидросамолеты, увеличили скорость и дальность и даже научились нести кое-какое оружие. Однако пока еще авианосец, хотя и прочно вошел в состав ведущих флотов, не приобрел серьезного значения и считался лишь дополнением (не всегда обязательным) к тяжелым орудиям линкоров. Впрочем, появилась уже первая ласточка, точнее кукушка — торпедоносец Сопвич «Сискоо», с помощью которого адмирал Битти намеревался атаковать немецкий Флот Открытого Моря, который отставивался в базах и категорически не желал выходить в море. Судя по всему, британские адмиралы взяли на заметку этот план, ведь он позволял выйти из тупика, в котором находился более сильный флот в эпоху артиллерийских кораблей, когда более слабый противник не желал выходить в море, но отлично пользовался преимуществами, которые давал «fleet in being». Хотя эта операция так и не была проведена, тем не менее англичане нанесли несколько ударов по базам немецких цеппелинов, показав, что в будущем авианосная авиация может превратиться в серьезную угрозу не только кораблям, но и наземным целям. Но все это еще оставалось в далеком будущем.

Пока же предстояло осмыслить опыт войны и сделать правильные выводы. И вот здесь начались проблемы, потому что выводы часто противоречили этому самому опыту. Во всяком случае, когда в феврале 1920 года контролер Адмиралтейства Уилмот Николсон подготовил меморандум, касавшийся и перспектив развития авианосцев, он предположил, что бортовые самолеты будут формировать разведывательную завесу и корректировать огонь линкоров. Атакующие возможности самолетов он ставил под вопрос, несмотря на успешные случаи боевого применения торпедоносцев. Николсон писал:

«В следующие несколько лет не удастся получить достаточное количество авианосцев для проведения каких-либо атак самолетами (торпедами или бомбами), поэтому указанные выше две функции самолетов считаются первостепенными... В случае, если авианосец будет использоваться для разведывательных целей, эффективное вооружение будет иметь величайшее значение, и предпочтительно называть этот корабль «разведывательным крейсером» и обычно будет действовать впереди линии крейсеров, поэтому он может подвергнуться атаке вражеских легких крейсеров... Благодаря высокой скорости (как минимум 30 узлов), которая позволит ему сохранить свое место в строю при проведении полетов, на нем можно будет установить торпедное вооружение... Подняв самолеты, эти корабли, благодаря своей скорости, смогут занять позицию для использования торпедных аппаратов и атаковать вражеский авангард. Идеальными кораблями для этого являются «Фьюриес», «Корейджес» и «Глориес»... Последние два корабля следует переоборудовать... Следует также обратить внимание на крейсера типа «Хокинс».

Трудно даже представить себе другой пример столь дикого заблуждения, высокопоставленный чиновник Адмиралтейства попал пальцем в небо. Впрочем, некоторое основание для таких заблуждений у Николсона имелось. Хотя в 1918 году в составе Королевского Флота числились целых 16 авианосцев, это были создания преудивительного вида, которые могли поднимать самолеты, но обратная посадка становилась почти неразрешимой проблемой.

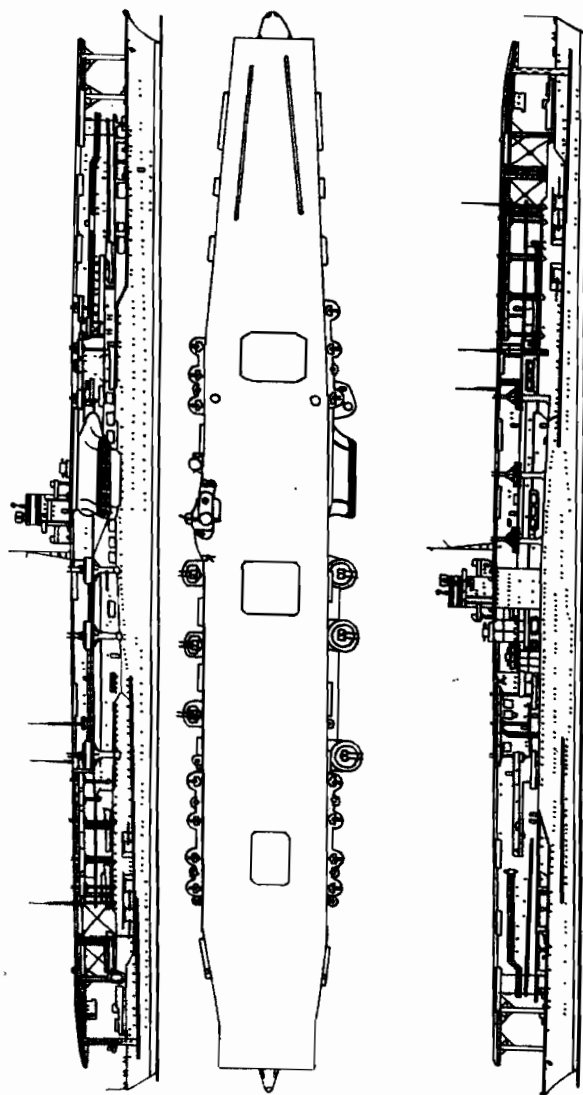
Дело в том, что англичане, которые первыми построили авианосец и изобрели большинство технических новинок, использовавшихся на нем, в то же самое время совершили больше ошибок, чем все остальные страны, вместе взятые. Путь Королевского Флота к современному авианосцу оказался долгим и мучительным. Прежде всего, первые «истинные» авианосцы «Фьюриес» и «Виндиктив» имели раздельные взлетную (на носу корабля) и посадочную (на корме) палубы, их разделяли рубка и труба. Поэтому каждая посадка превращалась в смертельно опасный цирковой номер, так

как вихревые потоки воздуха швыряли утлый самолетик, как сухой листок. Появление в самом конце Первой мировой войны гладкопалубного авианосца «Аргус» проблему до конца не решило, так как англичанам не удалось создать надежный аэрофинишер, и палубной команде приходилось ловить садящийся самолет руками.

Вопросы боя авианосцев пока даже не рассматривались, так как авианосцы имел только английский флот, но, с учетом существовавших доктрин, вполне вероятной считалась **артиллерийская** дуэль двух авианосцев, находящихся в составе разведывательных завес. В это же время теоретики всерьез решили, что авианосцу все-таки нужны истребители. Оцените! Зачем нужны? Истреблять вражеские самолеты-разведчики и защищать свои разведчики от вражеских истребителей. Однако одноместные самолеты наверняка столкнулись бы с проблемами навигации, ведь им пришлось бы действовать за пределами видимости собственного корабля, и тогда англичане сделали первый шаг в неверном направлении, решив совместить в одном самолете функции истребителя и разведчика, для чего пришлось ввести второго члена экипажа.

Королевский Флот всегда был законодателем мод в военном кораблестроении, поэтому другие флоты старались перенимать английские новинки, и появления авианосцев в других флотах долго ждать не пришлось. Однако американцы и японцы, первыми пошедшие по этому пути, повторили и кое-какие ошибки, допущенные англичанами, ухитрившись их усугубить.

Первые авианосцы во всех флотах были, так сказать, плодом шашней благородного линейного корабля с простужкой-авиацией, незаконнорожденным дитятей откровенного мезальянса. Потомство получилось довольно многочисленное и весьма разнообразное с вида: «Лексингтон» ничуть не напоминал «Акаги», а «Корейджес» не имел ничего общего с «Беарном». Хотя кое-какие общие черты у этих бастардов имелись. Например, некоторое время считалось, что для ускорения взлета авиагруппы истребители, которым требовался не такой длинный разбег, можно поднимать со второй



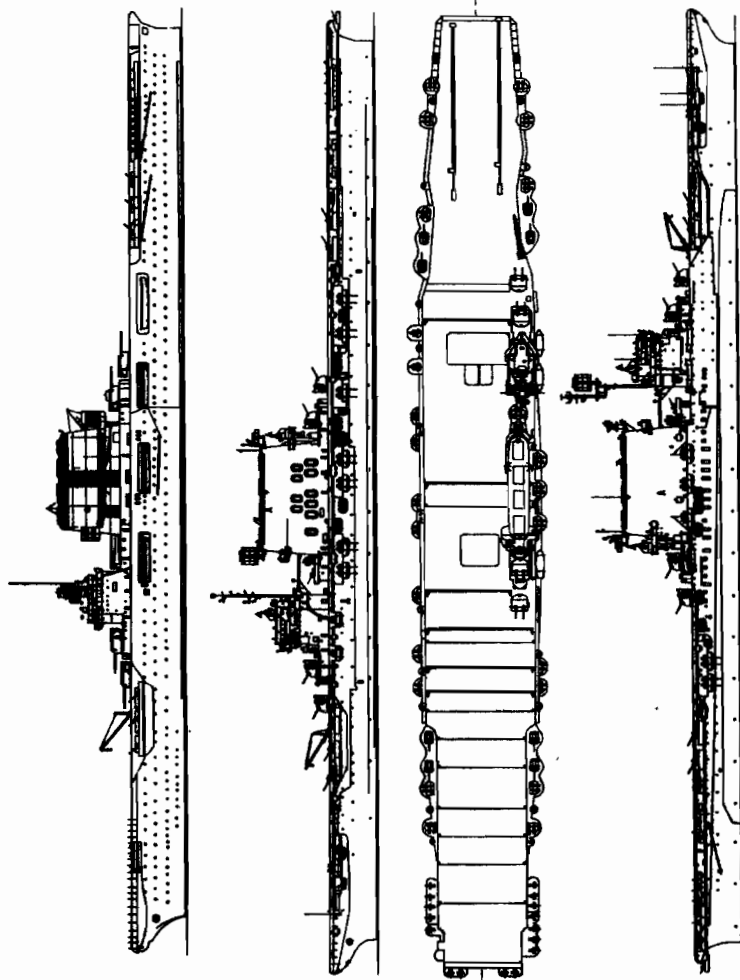
Японский авианосец «Акаги»

палубы прямо из ангара. Первыми додумались до этого англичане — смотри, скажем, «Корейджес». Японцы творчески развили идею, ухитрившись воткнуть короткие взлетные палубы на оба уровня ангара, после чего авианосец «Акаги» стал выглядеть довольно своеобразно. Еще большее своеобразие ему придавали башни 203-мм орудий, установленные на второй полетной палубе по бортам. Помните? Авианосец должен при случае отразить атаку легкого крейсера. Но дальше японцев в этом направлении пошли американцы, так как «Лексингтон» имел целых четыре таких башни, установленные по классической линейно-возвышенной схеме, в результате чего издали его вполне можно принять за нормальный тяжелый крейсер, только с о-о-очень высоким бортом.

Кстати, именно потому что дуэль авианосца с приблудным легким крейсером считалась совершенно реальной, была сверстана статья Вашингтонского договора, которая ограничивала калибр артиллерии авианосцев 203 мм. Именно то, что требуется в данном случае, не больше и не меньше. При подготовке проекта переоборудования «Корейджеса» начальник отдела кораблестроения британского Адмиралтейства пишет: «Способность авианосца защитить себя от вражеского легкого крейсера с помощью собственных самолетов приводит к заключению, что защитить себя даже от одиночного легкого крейсера с помощью самолетов-торпедоносцев он не сможет. Необходима либо высокая скорость, чтобы уйти от атаки, либо сильный эскорт». И тем не менее англичане, рассмотрев все возможности, сначала отказываются от установки на корабли 203-мм орудий, а потом и 140-мм, и уже в марте 1924 года принимают решение вооружить корабль исключительно универсальной артиллерией. И это в то время, когда американцы и японцы состязались: кто даст своим авианосцам более тяжелый бортовой залп? Но всех перещеголяли немцы, которые даже 10 лет спустя попытались вооружить свой авианосец «Граф Цеппелин» башенной 150-мм артиллерией. Отказавшись от башен, они перешли к еще более экстравагантному варианту: казематным **спаренным** установкам, каких мир не видел ни до, ни после того.

Впрочем, англичане, сделав первый шаг в правильном направлении, на том и остановились. В межвоенный период стало окончательно ясно: авианосец хорош настолько, насколько хороши его самолеты, и вот с этим у англичан обстояло не просто плохо, а исключительно плохо. Характеристики их самолетов не позволяли рассчитывать на что-либо серьезное, а ошибки в тактических доктринах привели к тому, что предполагались атаки мелкими группами самолетов (не более 24 машин) на ограниченном расстоянии. Британский авианосец как был, так и остался вспомогательным кораблем. Да и о чем здесь можно говорить, если все британские авианосцы, вместе взятые, несли самолетов меньше, чем «Саратога» и «Лексингтон»? Американцы сразу пошли другим путем, начав отрабатывать массированные атаки. Для этого им пришлось создать методы максимально быстрого старта и посадки самолетов, что привело к вынужденному использованию палубных стоянок, которые впоследствии стали характерной чертой американских авианосцев. И это преимущество более чем компенсировало ребяческое увлечение тяжелыми орудиями.

Но помимо коллекции разномастных линкорных бастардов в 1920-х годах появились на свет и два чистокровных авианосца — британский «Гермес» и японский «Хосё». При этом странным образом повторилась история строительства первого дредноута. Англичане спроектировали и заложили первый авианосец специальной постройки раньше японцев, но после окончания войны работы велись такими вялыми темпами, что «Хосё» вошел в строй первым, что дало японцам основания предъявить претензии на первенство. Это были маленькие экспериментальные корабли, имевшие множество недостатков, однако «Гермес» выглядел уменьшенной, но достаточно точной копией всех будущих классических авианосцев, хотя он все еще нес артиллерию крейсерского калибра. Ну, примерно как маленькая ящерица напоминает своего гигантского родича крокодила. А в середине 1930-х годов начали появляться и сами крокодилы. Глядя на новые авианосцы, уже никто не решался утверждать, что они являются вспомогательными кораблями, хотя пока еще они оставались приложением к ли-



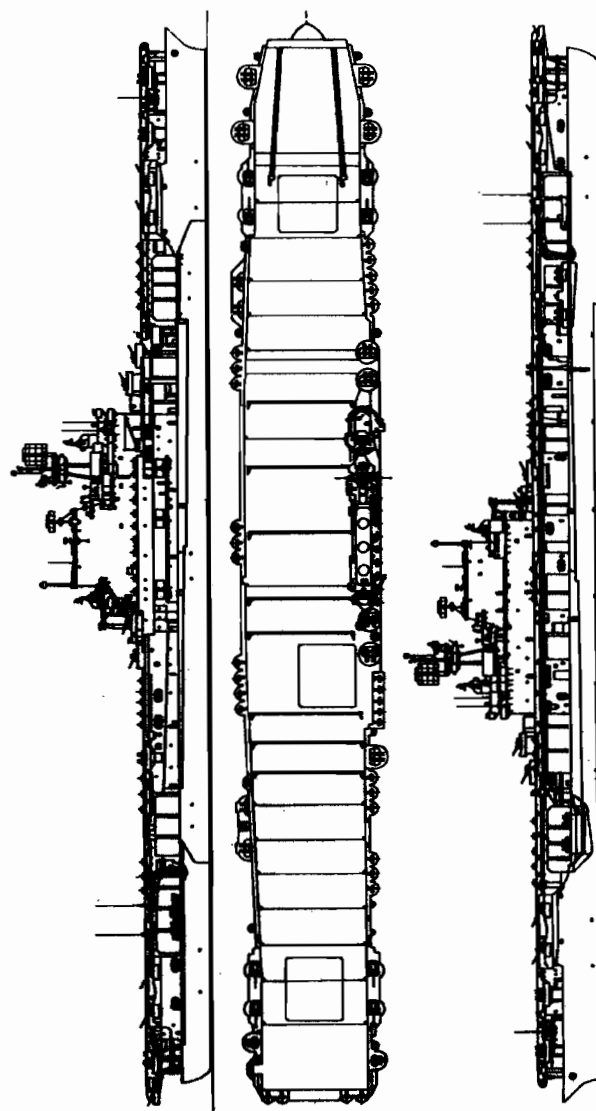
Американский авианосец «Саратога»

нейным флотам. Именно эти корабли сыграли главную роль в морских сражениях первого периода новой мировой войны, но при этом пути развития авианосцев трех ведущих морских держав расходятся еще больше.

Англичане построили знаменитый «Арк Ройял», который очень походил на большой и быстроходный «Гермес». «Арк Ройял» тоже можно считать определенной вехой в развитии авианосцев, так как он имел двухуровневый ангар и полетную палубу, вписанные в обводы корпуса. Позднее эти черты стали стандартными для всех будущих авианосцев. Однако после этого англичане вдруг резко шагнули в сторону, заложив серию бронированных авианосцев типа «Илластриес». Объяснения, которые приводят все английские источники, звучат довольно странно. Прежде всего, появление бронированной палубы объяснялось тем, что авианосцу предстояло действовать во внутренних морях, где он мог подвергнуться мощным атакам базовых бомбардировщиков. То есть создавался корабль для действий в Северном и Средиземном морях, но не для войны в открытом океане. Можно предположить, что на английское Адмиралтейство оказали слишком большое влияние теории Билли Митчелла, и оно создало нечто вроде антимитчелловского авианосца, совершенно игнорируя появление такого типа самолетов, как торпедоносцев. Дальше — хуже. Если мы посмотрим на систему бронирования, то увидим, что стены ангара имели толщину 114 мм против 76 мм палубы, и такой уважаемый историк кораблестроения, как Дэвид Браун, объясняет это тем, что ангар должен был противостоять 152-мм снарядам. Неужели англичане снова шагнули к давней теории боев авианосцев с легкими крейсерами противника, да еще «во внутренних морях Европы»? Внятных объяснений этому не дает ни один источник, кстати, и сам Браун тоже, он просто констатирует факт. Ценой за это бронирование стало резкое сокращение численности авиагруппы — с 60 самолетов «Арк Ройяла» до 36 самолетов «Илластриеса». Словом, британские авианосцы опять превратились в сверхдальнобойные торпедные аппараты при линейных эскадрах. Кстати, англичане имен-

но так их и старались использовать. Если же мы примем во внимание жалкие характеристики английских авианосных самолетов, которые до самого начала Второй мировой войны в большинстве своем оставались полотняными бипланами, то уже не будем удивляться странной команде, которая звучала на английских кораблях: «Замечены вражеские самолеты! Спустить истребители в ангар!» То, что лучшей корабельной зениткой является истребитель, британские адмиралы сумели понять лишь к самому концу войны.

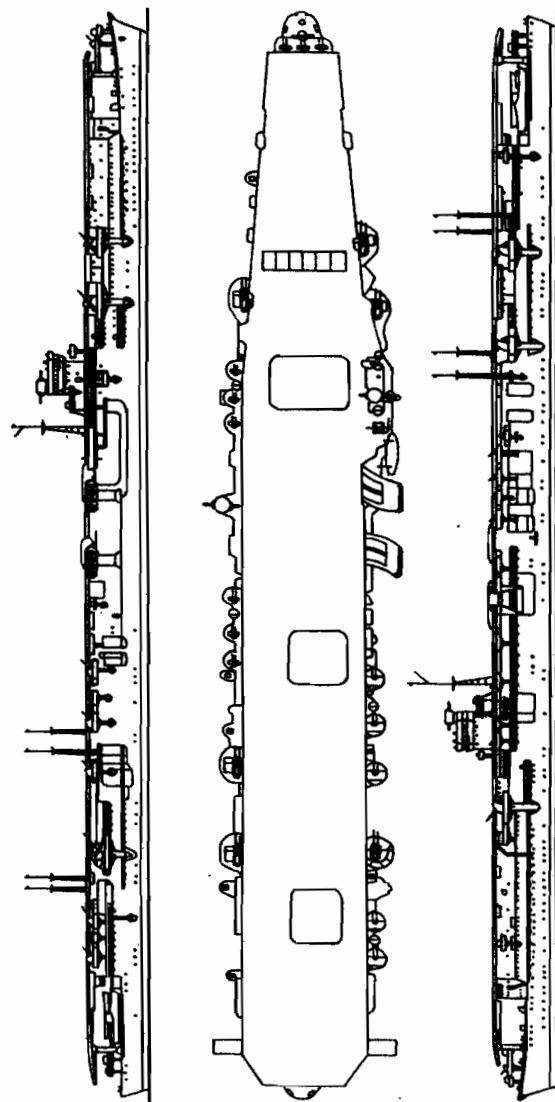
Как мы уже говорили, американцы пошли совершенно иным путем. Знаменитая тройца авианосцев «Энтерпрайз» — «Йорктаун» — «Хорнет» была построена, исходя из совершенно иных принципов. Максимальная самолетовместимость и высокая скорость — вот на что делали ставку американские конструкторы. Когда в 1942 году адмирал Нимиц начал формировать оперативные соединения из авианосцев, крейсеров и эсминцев, исключив из них линкоры, это объявили следствием поражения в Пёрл-Харборе, но уж пару линкоров, чтобы включить в состав соединений, он наверняка мог найти. Скажем, линкор «Колорадо» вообще отсутствовал в Пёрл-Харборе 7 декабря, а повреждения, полученные «Пенсильванией», совсем не мешали ей участвовать в операциях. Однако еще в конце 1920-х годов во время маневров американские авианосцы действовали совершенно отдельно от тихоходных линкоров, и никто из американских адмиралов не собирался привязывать к ногам авианосцев пушечное ядро в виде старого линкора, хотя японцы долгое время ждали именно этого. Кстати, уже в то время американцы заложили основы будущих методов использования авианосцев, отрабатывая нанесение массированных ударов. Как писал адмирал Уайли: «Взлет 83 самолетов с палубы «Саратоги» навсегда останется в истории авиации как одно из знаменательных событий. Ни одна операция, проведенная когда-либо с плавучей авиабазы, не говорила так красноречиво в пользу авианосца, как составляющей части флота». Именно во время этих маневров впервые перед авианосцем была поставлена задача «уничтожить» авианосец условного противника и лишь после этого начинать охоту на линкоры».



Американский авианосец «Энтерпрайз»

Путь развития японских авианосцев был гораздо более извилистым и причудливым, чем представляется на первый взгляд, все это в полной мере относится и к доктринам их использования. Нет ничего удивительного в том, что конструкция корабля в определенной степени зависит от предполагаемой тактики боя. Например, линейное расположение башен на артиллерийских кораблях было продиктовано канонами линейного боя. Однако японцы пошли дальше всех, когда приступили к созданию своего авианосного флота. Наверное, вы обратили внимание на более чем экстравагантное расположение островных надстроек на японских авианосцах? «Кага» и «Сорю» имели их на правом борту, как и в других флотах, зато «Акаги» и «Хирю» — на левом, что совершенно нетипично. Объяснение приводится логичное: японцы предполагали использовать свои авианосцы в компактном строю «коробочкой», когда все островные надстройки окажутся внутри строя, облегчая связь между кораблями, ведь в начале 1930-х годов они полагались исключительно на визуальные средства связи, не имея УКВ-станций. Логично. Но почему-то никто не обращает внимания на следствие из этого объяснения. А оно очень простое: японцы с самого начала предполагали использовать свои авианосцы совместно, большой группой. То есть заявления, будто отцом теории массированного использования авианосцев является Минору Гэнда, мы должны воспринимать как обычный журналистский пиар, не более того. Или кто-то будет всерьез утверждать, что свежеспеченный выпускник академии, занимавшийся отработкой фигур высшего пилотажа и комплектованием знаменитого «цирка Гэнды», уже начал диктовать адмиралу Хираге принципы проектирования авианосцев? Или это сделал кто-то другой? Вообще-то, по не вполне достоверным сведениям, первым предложил использовать авианосцы группами адмирал Дзисабуро Одзава, который позднее вполне заслуженно считался самым лучшим командиром авианосных соединений.

Перед самым началом войны авианосцы «Акаги» и «Кага» прошли капитальную модернизацию. Они лишились своей самой экстравагантной черты — трех полетных палуб, но со-



Японский авианосец «Сорю»

хранили другую, типичную для 1920-х годов, но совершенно неуместную в конце 1930-х. Я говорю, разумеется, о батареях 203-мм орудий. Неужели японцы всерьез рассчитывали на участие авианосцев в артиллерийском бою? Тем более что калибр 203 мм всегда считался нацеленным на борьбу с крейсерами, а не на отражение атаки вражеских миноносцев. И если в годы юности авианосцев случайное столкновение с вражескими крейсерами вполне считалось допустимым, то теперь... Ладно, Герберт Уэллс в 1930 году в романе «Самовластье мистера Парэма», описывая Вторую мировую войну, поставил авианосцы в одну боевую линию с линкорами. Он там вообще много чего написал, например, изобразил эффектную сцену потопления «Теннесси» таранным ударом «Ройяла Оука». Поэтому нужно снисходительно относиться к тому, что «огромный американский авианосец «Саратога» тоже был вовлечен в эту мрачную и зловещую пляску смерти; его восьмидюймовые орудия били по врагу так метко и неутомимо, что он единственный уцелел в этой схватке». Неужели японские адмиралы всерьез рассчитывали на что-то подобное, когда не только сохранили имевшиеся на авианосцах орудия батарейной палубы, но на «Каге» даже перенесли туда орудия из снятых башен?! И это при том, что орудия были расположены так низко, что их можно было использовать лишь в полный штиль.

До сих пор идут споры относительно того, когда же именно началась Вторая мировая война? Считать этим роковым днем 1 сентября 1939 года, когда Германия напала на Польшу, или все-таки 7 июля 1937 года, когда вялотекущий японо-китайский конфликт стремительно превратился в полномасштабную войну. Поэтому не вполне понятно, чьи же авианосцы первыми открыли боевые действия: английские или японские? Предположим, что все-таки японские, хотя они только поддерживали действия своей армии, зато английские сразу же попытались бороться с кораблями немецкого флота, что закончилось для них скверно — уже 17 сентября подводная лодка U-29 отправила на дно «Корейджес». Своего первого реального успеха авианосной авиации пришлось

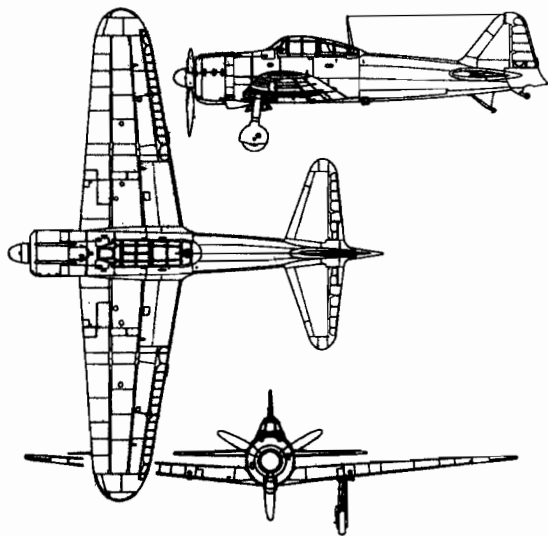
ждать довольно долго. Только 10 апреля 1940 года пикирующие бомбардировщики «Арк Ройяла» потопили немецкий легкий крейсер «Кенигсберг» в порту Бергена. Правда, юмор ситуации заключался в том, что сам авианосец в этой атаке не участвовал — его самолеты взлетели с берегового аэродрома.

Далее война в европейских водах продолжалась примерно так же. Редкие атаки британских «Суордфишей» проводились почти в полигонных условиях, так как ни Германия, ни Италия авианосцев не имели, а истребители с береговых баз регулярно опаздывали к месту событий. Именно старые «авоськи» своими торпедами остановили «Бисмарк», они же принесли адмиралу Каннингхэму блестящую победу при Матапане, то есть сработали именно так, как предусматривала английская доктрина. Но самым замечательным успехом британских авианосцев стала атака итальянского флота в Таранто, после которой английский флот захватил безоговорочное господство на Средиземном море. Впрочем, британские авианосцы оказывали самое серьезное влияние на ход военных действий не только в теплых водах Средиземноморья, но и в ледяной Арктике. Знаменитый немецкий линкор «Тирпиц» приковал к месту крупные силы британского флота, который был вынужден считаться с постоянной угрозой атаки северных конвоев. Но в таком же сложном положении оказались и немцы, ведь наличие авианосца в составе охранения конвоя могло стать смертным приговором «Тирпицу» точно так же, как это произошло с «Бисмарком».

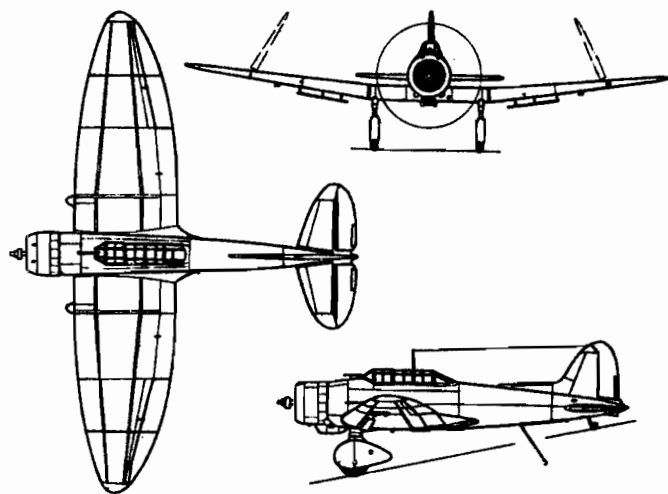
Зато японские авианосцы занимались совсем не тем, ради чего их создавали, и вполне можно предположить, что война в Китае сослужила им дурную службу. Слабый китайский флот был уничтожен очень быстро, и все операции японских авианосцев свелись к поддержке своих войск, действующих далеко от береговой черты. Если пилоты приобрели боевой опыт, то о морях этого сказать нельзя. Авианосцы действовали совершенно спокойно, китайская авиация им не угрожала, поэтому опыта организации ПВО соединения японцы так и не получили, а о создании системы наведения истребителей японцы,

кажется, так и не задумались до самого конца войны. Может, именно там у японских адмиралов и родилась идея минимального сопровождения своих авианосцев.

Некоторые историки высокомерно заявляют, что нельзя верить мемуарам лучшего японского аса Сабуро Сакаи на том основании, что простой старшина флота не в курсе тонкостей высокой стратегии. И рации со своего знаменитого истребителя «Зеро» японцы, мол, снимали далеко не всегда и не везде. Ведь истребитель без рации теряет половину своего потенциала, дескать, нельзя считать японцев такими глупыми. Наверное, в чем-то они правы, и мемуары Сакаи грешат неточностями, как всякие другие мемуары. Но я предлагаю обратиться к воспоминаниям американских, советских, английских, немецких летчиков-истребителей. Все они пестрят эпизодами, в которых описывается трескотня в эфире — приказы командиров, болтовня и матерщина. Но попытайтесь отыскать хоть одно упоминание о переговорах японских пилотов. Они давали обет молчания или просто не имели раций?



Японский палубный истребитель Мицубиси А6М «Zero»



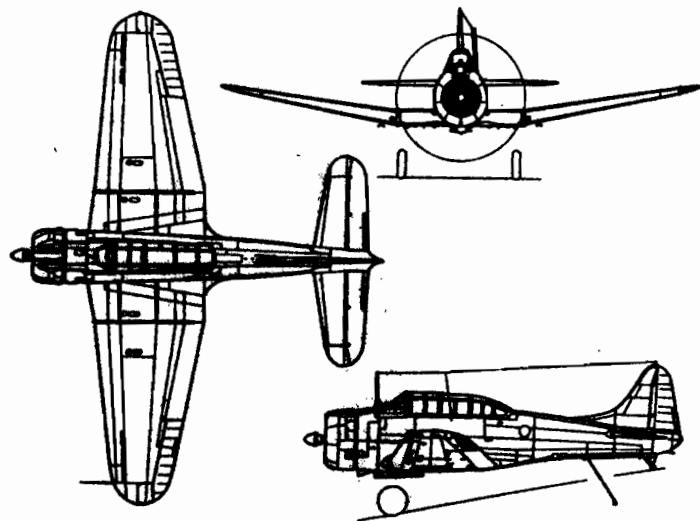
Японский палубный пикирующий бомбардировщик Аичи D3A «Val»

И все-таки к началу войны японцы сумели совершить небольшую революцию в боевой организации флота, сформировав *Дай-ити Коку Кантай* — Первый воздушный флот, в состав которого вошли все 6 эскадренных авианосцев, 4 гидроавиатранспорта и 10 эсминцев, чему тоже помог опыт боевых действий в Китае. Японцы очень быстро поняли: их самолеты имеют ограниченные возможности. Например, хваленый пикировщик D3A, он же «Вэл», мог нести только 250-кг бомбу, тогда как американский «Доунтлесс», который к началу войны считался устаревшим, нес 500-кг. Нужно было что-то делать, но японцы пошли по туиковому пути механического наращивания количества самолетов, не уделив внимания оптимизации летных операций и улучшению характеристик. Когда появился D4Y, который мог нести 500-кг бомбу, американцы ответили «Хеллдайвером», способным поднимать более тонны бомб.

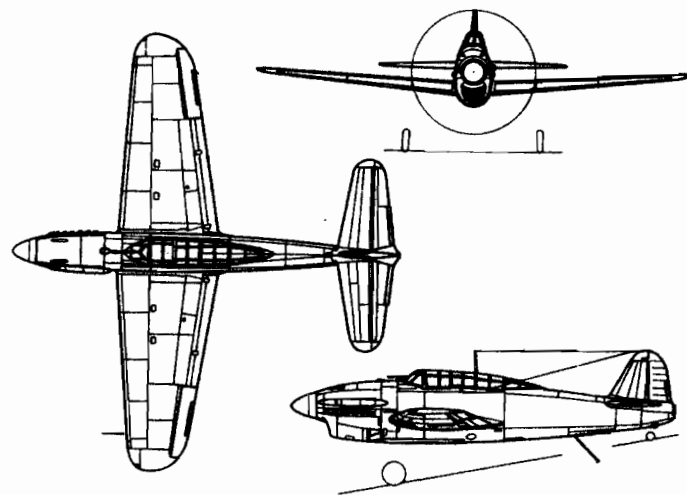
В первые месяцы войны японские авианосцы ураганом пронесли по Тихому и Индийскому океанам, оставив позади себя разрушения и пожары. Началась Тихоокеанская

война ударом японцев по Пёрл-Харбору, во многом повторившим налет на Таранто. Но если англичане использовали два десятка старых бипланов, то японцы — более трех сотен современных самолетов, результаты оказались соответствующими. Так, совершенно неожиданно для обеих сторон, авианосцы стали превращаться в главную ударную силу флота. Но линкорные адмиралы не замечали, что трон под их владыкой закачался, и самое странное, что не видели этого главные творцы революции — японцы, они по-прежнему планировали операции, исходя из веса артиллерийского залпа. Ставка на авианосцы делалась лишь там, где обойтись без них было невозможно. Ну, а у американцев просто не оставалось иного выбора, ведь пока что их линейный флот был намного слабее японского.

Поэтому ждать первых дуэлей авианосцев пришлось не слишком долго. Как мы уже упомянули, в апреле 1942 года авианосцы адмирала Нагумо мимоходом прикончили



Американский пикировщик SBD «Доунтлесс»

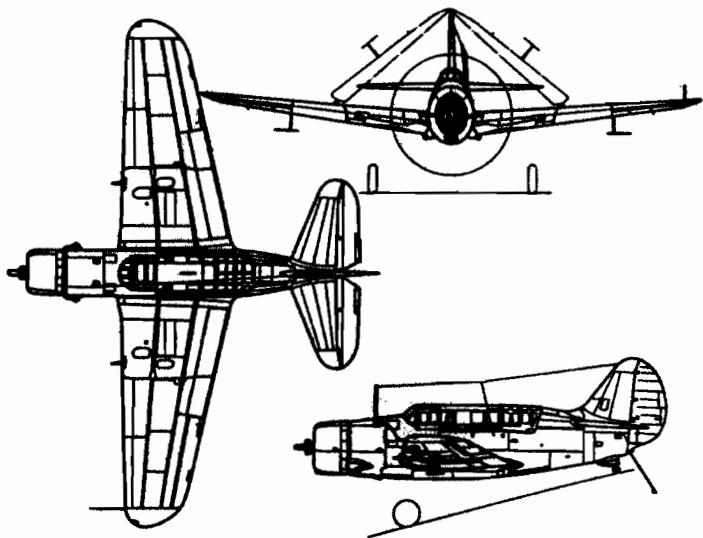


Японский палубный разведчик Иокосука D4Y «Judy»

несчастный «Гермес», хотя дуэлью это назвать нельзя. Ведь на маленьком стареньком «Гермесе» в тот момент базировалась только 814-я эскадрилья из 12 «Суордфишей», однако и они в момент атаки стояли на береговом аэродроме. В составе британского Восточного флота имелись авианосцы «Индомитебл» и «Формидебл», хотя англичане должны были радоваться, что дуэль не состоялась, ведь только чудо могло спасти их авианосцы от верной гибели. Состязаться с японскими в честной схватке они были неспособны на том простом основании, что английские самолеты не могли противостоять японским ни при каких условиях. Чем мог закончиться бой «Зеро» с «Си Харрикейнами», любой представит без труда. Наверное, есть некий символизм в том, что первым авианосцем, потопленным авианосными самолетами, стал первый авианосец специальной постройки — «Гермес».

А в начале мая 1942 года наконец-то состоялась первая настоящая дуэль авианосцев. Бой в Коралловом море стал первым в истории морским сражением, когда кораб-

ли противников даже не видели друг друга. И первый же бой авианосцев имел важнейшие стратегические последствия, японское продвижение на юг было остановлено. Еще большее значение имел состоявшийся месяц спустя бой у атолла Мидуэй. Наши историки лезут из кожи вон, чтобы доказать, что это было рядовое столкновение, никак не повлиявшее на общую стратегическую обстановку. Чего здесь больше — политического заказа или элементарной глупости, судить не берусь. Бой при Мидуэе имел такое же значение для Тихоокеанского театра, как битва под Москвой зимой 1941 года для Восточного фронта. Японцы еще могли проводить какие-то локальные наступательные операции, однако стратегическую инициативу они потеряли полностью и окончательно. И самое главное, 5 июня состоялся дворцовый переворот в военно-морском искусстве. Дерзкий выскочка-авианосец сместил с трона одряхлевший линкор, что засвидетельствовали действия адмирала



Американский пикировщик SB2C «Хеллдайвер»

Ямамото, который, сохранив в целости все свои линкоры, не рискнул преследовать американскую эскадру, состоявшую только из крейсеров и авианосцев.

Дальнейшие сражения лишь подтвердили истину, ставшую очевидной. Все попытки японцев использовать свои линкоры в морских боях не принесли им никакой пользы. Сражения у Восточных Соломоновых островов и островов Санта-Крус еще можно назвать дуэлями, потому что силы противников были примерно равны, но к лету 1944 года меч-кладенец перешел в руки американцев. Разгромленный при Мидуэе Коку Кантай был расформирован, зато на свет появилось американское Быстроходное авианосное соединение (ОС 38/58). В июне 1944 года возле Марианских островов произошло крупнейшее авианосное сражение войны, которое завершилось поражением японцев. Собственно, ожидать чего-то иного было трудно, ведь 473 японским самолетам противостояли 956 американских, одних только истребителей у адмирала Митчера было больше, чем всех самолетов вместе взятых у адмирала Одзавы.

А в октябре 1944 года после высадки американцев на острове Лейте произошло последнее грандиозное морское сражение, причем это относится не только ко Второй мировой войне, но и к истории войн в целом. Именно здесь новый класс кораблей окончательно подтвердил свой гордый титул — Его Величество король Авианосец. Японские линейные эскадры были разгромлены, и только грубейшие ошибки американских адмиралов позволили им избежать полного уничтожения. А что японские авианосцы, спросите вы? Они тоже участвовали в операции, но теперь им была отведена унижительная роль приманки, которая должна была отвлечь на себя американские авианосцы, что позволило бы японским линкорам прорваться к транспортным с войсками. Таков был путь, который проделал Коку Кантай всего за 3 года войны... Ну, а точку в споре линкора и авианосца поставила операция «Тэн Го» — попытка японского флота помешать высадке американцев на Окинаву. Крупнейший в мире линкор «Ямато» и часть

кораблей сопровождения были безжалостно перебиты (иначе здесь не скажешь) самолетами ОС 58, причем американцы потеряли всего 10 самолетов.

Вы вправе спросить: чем же в это время занимались англичане? Ответить на этот вопрос весьма сложно, потому что Королевский Флот, имея некоторое число авианосцев, полноценное авианосное соединение так и не сумел создать, причем не только по причине отсутствия нормальных самолетов. Собственно, если бы не поставки американских самолетов, на британские авианосцы вообще можно было бы не обращать никакого внимания. Но, даже получив «Хеллкэты», «Корсары» и «Авенджеры», англичане не сумели добиться ничего серьезного ни в Атлантике, ни на Тихом океане. Увы, слава Королевского Флота померкла вместе с закатом линейного корабля.

История авианосца не завершилась 2 сентября 1945 года с подписанием акта о капитуляции Японии, она и дальше читается, как увлекательный детективный роман. Появление реактивных самолетов и атомной бомбы вызвало ответную реакцию флота, и в попытке приспособиться к изменившимся реалиям кораблестроители начали вынашивать планы создания новых химер, вроде американского CVA-58 или британского CVA-01. Не остался в стороне и советский флот, который создал нечто, сильно похожее на авианосец — корабль проекта 1143. Снова разгорелся спор между летчиками, которые в очередной раз объявили корабли морально устаревшими, и моряками, которые говорили, что флот еще себя покажет. Летчики дважды объявляли военно-морской флот покойником — после появления атомных бомб и после появления нового поколения действительно управляемых ракет. Однако они поторопились, и их победа в этом споре была временной, так как достаточно быстро выяснилось, что современная война — это не просто обмен мегатонными боеголовками, а в обычной войне авианосец действительно и сегодня играет очень важную роль. Слухи о смерти авианосца оказались сильно преувеличенными, вот только авианосные дуэли остались в прошлом.



Индийский океан

ВИДИМОСТЬ И СОДЕРЖАНИЕ

Как я уже предупреждал, в истории авианосных операций существуют несколько страниц, которые, в силу их самоочевидности, как-то невольно выпадают из поля зрения. Например, если подходить с сугубо формальной точки зрения, то окажется, что первый бой авианосцев состоялся не в мае, а в апреле 1942 года, и вовсе не в Коралловом море, а в Индийском океане. Хотя, если быть совсем честным, это будет именно формальный подход.

После успешного окончания боев в Голландской Ост-Индии, захвата Явы и оккупации архипелага Бисмарка действия Кидо Бутай — авианосного соединения адмирала Нагумо — теряют стройность и плановость. Начинается некое беспорядочное метание из стороны в сторону в зависимости от действий противника. После рейда американских авианосцев на Маршалловы острова Нагумо бросается туда, хотя сразу было件件но, что перехватить противника не удастся. 5-ю дивизию авианосцев (самые сильные корабли Нагумо) отправляют патрулировать у берегов метрополии, но тут же возвращают обратно. В конце концов командование принимает решение отправить соединение Нагумо в Индийский океан, чтобы нанести удар по английским базам на Цейлоне. Считается, что рейд был предпринят для того, чтобы обезопасить морские коммуникации японской армии, действовавшей в Бирме. Однако, если мы посмотрим на карту, то сразу

«Гермес» был послан в Тринкомали, чтобы продолжать подготовку к операции против Мадагаскара. Когда английские патрульные самолеты 4 апреля обнаружили авианосцы Нагумо, это стало неприятной неожиданностью для Сомервилла, но изменить что-либо было не в его силах, его флот находился на расстоянии более 600 миль от противника.

СОСТАВ СИЛ

Ударное авианосное соединение (адмирал Нагумо)

1-я дивизия авианосцев — «Акаги» (27 истребителей А6М, 18 пикировщиков D3A, 27 торпедоносцев B5N), 2-я дивизия авианосцев «Сорю» (21 истребитель А6М, 21 пикировщик D3A, 21 торпедоносец B5N), «Хирю» (21 истребитель А6М, 21 пикировщик D3A, 21 торпедоносец B5N), 5-я дивизия авианосцев «Сёкаку» (27 истребителей А6М, 18 пикировщиков D3A, 27 торпедоносцев B5N), «Дзуйкаку» (27 истребителей А6М, 18 пикировщиков D3A, 27 торпедоносцев B5N); 4 линкора, 2 тяжелых, 1 легкий крейсера, 9 эсминцев

Малайское набеговое соединение (адмирал Кондо)

4-я дивизия авианосцев «Рюдзё» (12 истребителей «Зеро», 15 торпедоносцев «Кейт»); 5 тяжелых, 1 легкий крейсера, 4 эсминца

Восточный флот (адмирал Сомервилл)

Соединение А: авианосцы «Индомитебл» (12 истребителей «Фулмар», 9 истребителей «Си Харрикейн», 24 торпедоносца «Альбакор»), «Формидебл» (16 истребителей «Мартлет», 21 торпедоносец «Альбакор»); 1 линкор, 2 тяжелых, 2 легких крейсера, 6 эсминцев

Соединение В: «Гермес» (12 торпедоносцев «Суордфиш»); 4 линкора, 3 легких крейсера, 9 эсминцев

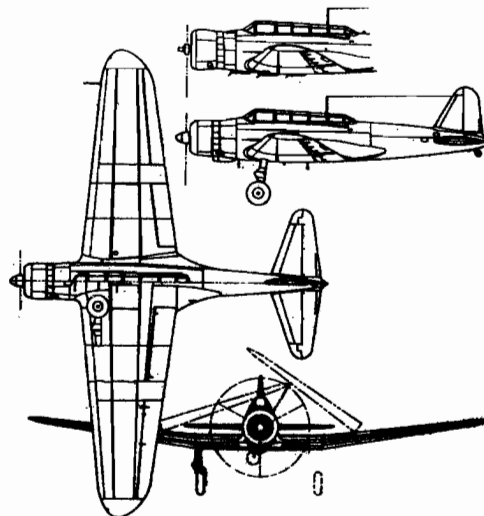
ИЗБИЕНИЕ МЛАДЕНЦА

5 апреля самолеты адмирала Нагумо нанесли удар по Коломбо в надежде повторить успех Пёрл-Харбора и даже добиться чего-то большего. Во всяком случае, адмирал пе-

ред вылетом бомбардировщиков приказал пилотам бомбить не только корабли, но также сооружения порта и нефтехранилища. В налете участвовали 36 истребителей и 91 бомбардировщик. Результаты? Более чем скромные. Но японцы этого не заметили, так как их оглушил новый успех. Самолеты-разведчики обнаружили в море 2 британских эсминца, по ближайшему рассмотрению оказавшиеся теми самыми тяжелыми крейсерами. Немедленно были подняты 80 пикировщиков, которые в ходе стремительной атаки уничтожили их.

«Замечены вражеские корабли. «Приготовиться к атаке». Авиагруппа 1-й дивизии авианосцев атакует головной корабль, авиагруппа 2-й дивизии — второй корабль. (Небольшая пауза.) Корабль номер один остановился, не движется. Сильный крен. Корабль номер два горит. Корабль номер один затонул. Корабль номер два затонул».

Коротко и ясно. Эти эпизоды интересны нам потому, что они сформировали легенду вокруг летчиков адмирала Нагумо, причем, судя по всему, сами летчики в эту легенду



Японский палубный бомбардировщик-штурмовик
Накадзима B5N «Kate»

уверовали, и сегодня Футида и Окумия просто пересказали нам свои собственные мысли и чувства. Но как-то неожиданно выясняется, что нет никаких документальных подтверждений их сверхчеловеческого мастерства. Сколько попаданий получили крейсера? Это осталось неизвестным, и даже рапорты английских офицеров не могут считаться достоверными. Ведь англичане были убеждены, что японцы используют очень специальные бомбы:

«Нефтяная бомба. Похожа на обычную фугасную, но окрашена в металлический голубой цвет. Одна из них попала в установку S1. При взрыве дала большой шар пламени, который охватил S1, правый пом-пом, правое крыло носовой надстройки, пролетев над ПУАЗО и главным КДП. Глухие костюмы и маски спасли людей, если не считать расчет установки S1, одежда которых загорелась. Боеприпасы, подвергшиеся воздействию огня, не взорвались. Деморализующий эффект такой бомбы очень велик, но, к счастью, непродолжителен».

Тем временем для японцев уже прозвучал первый тревожный звонок, однако в победном угаре (смотри выше) они этого не заметили. Но! Японские авианосцы были обнаружены самолетами-разведчиками, чего ранее не случалось. Англичане успели поднять навстречу атакующим свои истребители. Удар по портовым сооружениям дал ничтожные результаты. Если бы японские адмиралы учли все это, они наверняка спланировали бы последующие операции иначе. Но ведь одержана новая победа, так зачем думать о чем-либо?!

Адмирал Сомервилл попытался было перехватить японцев, чтобы атаковать в сумерках торпедоносцами, но его самолеты-разведчики не нашли Нагумо, и англичане повернули обратно. Во второй раз британский адмирал совершенно неправильно оценил намерения Нагумо. Он решил, что японцы нанесут удар по базе на Адду и решил попытаться перехватить их. Вместо этого Нагумо просто отошел на восток, дозаправил свои корабли и снова пошел к Цейлону, намереваясь на этот раз атаковать Тринкомали. 9 апреля события повторились почти в точности, однако появилось еще более неприятное для японцев отличие. Теперь их авианосцы

были не только обнаружены, но даже атакованы эскадрилей бомбардировщиков «Бленхейм», причем японцы узнали о появлении вражеских самолетов, лишь когда вокруг авианосцев начали рваться бомбы. Нагумо повезло — англичане не добились ни одного попадания. А вскоре гидросамолет с линкора «Харуна» заметил британский авианосец, и Нагумо снова бросил в атаку свои пикировщики. Так состоялся первый «бой» авианосцев, назвать который дуэлью просто не поворачивается язык. Ведь несчастный «Гермес» даже не имел на борту самолетов, лишь в ангаре ремонтировались 2 неисправных торпедоносца «Суордфиш»!

«Гермес» имел радар типа 281В и заблаговременно обнаружил японские самолеты, но толку от этого не было никакого. Атака началась в 10.35. Первая волна из 45 пикировщиков обрушилась на него, засыпав бомбами. Японцы утверждали, что добились 40 попаданий, что выглядит чистой фантастикой. 40 попаданий разнесли бы этот маленький корабль на куски, но ведь этого не случилось. Вторая волна из 18 пикировщиков была вынуждена топить эсминца «Вампир», сопровождавший авианосец, что также было сделано без труда. Вот как это происходило:

«Самолеты были замечены прямо на правом траверзе, чуть левее солнца на высоте 10 000 футов. Одно из орудий немедленно открыло огонь, потом к нему присоединились два других, ставя огневую завесу. Атака вскоре превратилась в сплошной поток пикировщиков. Почти сразу начались попадания в носовую часть, в полетную палубу по правому борту. Затем взрывом был выбит носовой элеватор; пламя, ударная волна и обломки заставили орудие № 2 временно прекратить огонь, пока расчет приходил в себя. После этого в носовой части начался хаос, так как были получены новые попадания. Огонь и дым, которые валили из батареи правого борта, стали сильнее.

Сначала наступила небольшая передышка, но потом другие самолеты начали атаку слева с носа по пеленгу 45 градусов. Носовые зенитные орудия открыли по ним огонь. Эта атака, судя по всему, была направлена против

12,7-мм пулеметов и 102-мм орудий № 1 и № 2. Перед сбросом бомбы каждый самолет открывал огонь из пулеметов. Каждый самолет сбрасывал две бомбы с высоты 300 или 400 футов. Примерный вес бомб составлял 100 фн. Потери среди расчетов носовых орудий и партий на подаче были тяжелыми».

Кстати, в этом описании содержится некий намек на то, что могло происходить в действительности и даже объяснить колоссальное количество попаданий. Как известно, «Вэл» мог нести под крыльями две 60-фн бомбы. Но неужели японцы решили топить авианосец с их помощью, не подвесив на центральный узел под фюзеляжем бомбу потяжелее?!

«Капитан 1-го ранга Онслоу управлял кораблем из бронированной рубки по гибким переговорным трубам, до тех пор, пока корабль не получил такой крен на левый борт, что левый край полетной палубы коснулся воды. Это произошло в 10.50. До этого момента бомбы сыпались практически непрерывно, и, по моим оценкам, корабль получил около 40 прямых попаданий. Остальные бомбы разорвались совсем рядом, так что каждый взрыв сильно встряхивал корабль — похоже, они были весом 250 фн (так в оригинале). Ни одну бомбу нельзя было назвать промахом.

Никто на мостике не видел ни одного нашего истребителя, пока шла атака. Мы решили, что в ней участвовали около 50 бомбардировщиков, а потом еще 20 занялись «Вампиrom».

Довольно точная оценка, с учетом тех данных, которые стали известны позднее. По данным британского историка Питера Смита, в атаке «Гермеса» участвовали 45 пикировщиков, которые добились 37 попаданий, что составляет 82 процента. Потрясающий результат! Однако, насколько это известно, детальный анализ атаки и обследование корабля не проводились, поэтому вопрос о количестве попаданий пока остается открытым. Более того, подробности этих атак остаются до сих пор неизвестными, так как английские отчеты грешат массой неточностей, чего стоит, например, одно только заявление о таинственных «нефтяных бомбах», которые использовали японцы при атаке крейсеров. Или другой

момент: адмирал Сомервилл на основании рапортов сделал глубокомысленный вывод о том, что в атаке могли участвовать «самолеты типа Ju-87». Слава богу, он не написал «участвовали». Детально восстановить хронику попаданий в «Гермес» тоже невозможно, хотя буквально все источники с наслаждением повторяют историю о том, как попаданием бомбы был вырван носовой элеватор, и плита, перевернувшись в воздухе, рухнула на полетную палубу.

Кстати, не следует заблуждаться относительно беспомощности и безвредности «Гермеса». Маленький-то он был маленький, но 8 июля 1940 года торпедоносцы «Суордфиш», взлетевшие с «Гермеса», атаковали в Дакаре французский линкор «Ришелье». В корму линкора попала торпеда, которая причинила очень серьезные повреждения, и ремонт затянулся на несколько месяцев.

Результатом рейда в Индийский океан стало уничтожение значительного числа английских транспортов — были потоплены 23 судна водоизмещением 112 312 тонн. Остальные итоги оказались довольно противоречивыми и путанными. С одной стороны, британский Восточный флот ушел в базы на побережье Восточной Африки, но, с другой — операция против вишистских гарнизонов на Мадагаскаре не была отсрочена ни на один день. Судя по всему, больше всего перепугались кабинетные вояки в Лондоне, что послужило причиной рождения прелестной конспирологической теории. Якобы в мае 1942 года Уинстон Черчилль попытался начать переговоры с Японией о заключении мира. Он предлагал признать все захваты Японии на Тихом океане, но настаивал на возврате Сингапура и Малайи. Восхитительная гипотеза!

Вероятно, потопление первого вражеского авианосца помогло японцам забыть неприятные моменты, например принципиальную порочность принятой ими схемы авиаразведки. Гидросамолеты-разведчики отправлялись одновременно с ударной группой, что приводило к проблемам после обнаружения британских кораблей. Конечно, адмирал Нагумо держал на авианосцах часть самолетов в готовнос-

ти к атаке, однако обратите внимание — оба раза это были только пикировщики. А ведь японцы всерьез рассчитывали на столкновение с английскими авианосцами.

На стене появились первые огненные буквы: **Менэ**. Но никто из японских адмиралов не обратил на них внимания.

ВИРТУАЛЬНАЯ ВОЗМОЖНОСТЬ НОМЕР ОДИН

Потопление «Дорсетшира» и «Корнуолла» стало страшным ударом для адмирала Сомервилла. Он мог лишь бесильно ругаться, читая последние радиogramмы с тонущих кораблей. Японские авианосцы находились не так уж далеко, но все прекрасно понимали, что попытка дневной атаки станет верным самоубийством, верным, но при этом еще и мучительным. Однако над адмиралом витала тень обвинения в нерешительности, так это после боя у мыса Теулада называли паркетные адмиралы из Лондона, посвятившие себя войне с сэндвичами и кофе. Вдобавок именно его решение обрело на гибель два крейсера. Поэтому Сомервилл был полон решимости сделать хоть что-то, хотя пока еще не представлял себе точно, что именно.

С одной стороны, положение японцев было ему известно — где-то после полудня «Каталина» 240-й эскадрильи обнаружила японские авианосцы в 450 милях к югу от Цейлона. С другой стороны, что может произойти, наглядно показала встреча 2 патрульных «Альбакоров» 827-й эскадрильи с японскими истребителями. Они моментально сбили самолет лейтенанта Стрипфилда, второй «Альбакор», весь изрешеченный, едва сумел уйти и то лишь потому, что японцы не стали его преследовать всерьез.

Сомервилл наспех переговорил по радио с командовавшим авианосцами контр-адмиралом Деннисом Бойдом. Именно Бойд командовал «Илластриесом» во время знаменитого удара по Таранто и потому мог считаться ведущим специалистом в данном вопросе. Сомервилл прямо спросил его, имеют ли его «Альбакоры» шансы на успех, если будет проведена ночная торпедная атака. Бойд после долгих ко-

лебаний ответил, что гарантировать ничего не сможет, но определенные шансы есть. В конце концов, в Атлантике оснащенные радаром самолеты уже начали охотиться за немецкими субмаринами, и не без успеха. Так почему не попытаться здесь? Оставался еще один щекотливый момент: хотя флагман командующего флота «Уорспайт» и считался самым быстроходным из старых линкоров, его парадная скорость была слишком мала, чтобы действовать вместе с новейшими авианосцами. Поэтому, когда Сомервилл принял решение, он возложил дальнейшее руководство операцией на Бойда.

Дальнейшие маневры Восточного флота могут показаться действиями безумца. В 17.26 Сомервилл делит и без того небольшие силы Соединения А на две части. Авианосцы «Индомитебл» и «Формидебл» в сопровождении крейсеров «Эмералд» и «Энтерпрайз», эсминцев «Нэпир», «Нестор», «Паладин» и «Пантер» поворачивают на ОСО и резко увеличивают скорость, чтобы максимально сократить дистанцию до противника. Флагман Сомервилла линкор «Уорспайт» вместе с оставшимися 2 эсминцами идет на соединение с тихоходным Соединением В адмирала Уиллиса. Безумно смелый поступок или просто безумный? 2 авианосца против 5, 83 самолета против 316 — как это расценить?!

Уже почти в сумерках один из патрульных «Альбакоров» замечает на северо-востоке пару японских самолетов. Судя по всему, это были «Кейты», которые японцы также использовали для ведения разведки. «Альбакор» предпочел держаться поодаль, следя за противником с помощью радиолокатора. Командир 827-й эскадрильи капитан-лейтенант Сидней-Тэрнер приказал пилоту проследить направление, в котором будут уходить японцы, чтобы максимально сузить сектор дальнейших поисков. Это удалось, и уже ближе к сумеркам адмирал Бойд приказал отправить на поиски японцев 8 самолетов 827-й эскадрильи, так как они были оснащены радиолокаторами. Для поисков был указан сектор от 40 до 120 градусов на востоке. Одновременно адмирал приказал готовить к вылету все наличные торпедонос-

цы, поднимать истребители Бойд счел ненужным, так как справедливо полагал, что в темноте от них не будет никакого прока.

Далее Бойд принял несколько нестандартных решений. Через 40 минут после вылета разведчиков в воздух поднимаются еще 4 «Альбакора», которые следуют по центральной оси сектора поиска. Их задача — после обнаружения японской эскадры начать слежение за ней и, в случае необходимости, использовать осветительные ракеты для облегчения атаки торпедоносцев. Но! Только в случае необходимости, потому что основная идея Бойда — это атака в полной темноте с использованием данных радиолокаторов. В 22.00, примерно через час после вылета разведчиков, не дожидаясь сообщений от них, он приказывает начинать подъем ударной группы. Это были 831-я эскадрилья «Индомитебла» и 818-я и 820-я эскадрильи «Формидебла». Командиры эскадрилий, капитан-лейтенанты Мортимер, Шоу и Эллиотт, летят на самолетах, также оснащенных радиолокаторами, потому что им предстоит наводить на цель своих пилотов. И вот, в 00.17 прилетело сообщение, которое встряхнуло людей на мостике «Индомитебла» словно удар тока. Один из разведчиков засек с помощью радиолокатора «большую группу кораблей» по пеленгу 65 градусов на расстоянии 190 миль от британских авианосцев. Японцы шли на юго-восток со скоростью около 19 узлов. Ни количество кораблей, ни строй ему пока определить не удалось. Связанный строжайшим приказом адмирала не тревожить японцев раньше времени пилот держался как можно дальше, удерживая эскадру противника на пределе дальности своего радара ASV Mk XI.

А что в это время делали японцы? Из мемуаров капитана 1-го ранга Футиды мы теперь знаем, что они совершенно ничего не подозревали. С одной стороны, при планировании операции С высказывались предположения, что в Индийском океане могут находиться крупные силы англичан, однако после того, как гавань Коломбо оказалась практически пустой, а в море удалось поймать всего пару крейсеров, японские командиры успокоились. Начальник штаба Нагумо адмирал

Кусака даже предположил, что англичане увели свои корабли на восточное побережье Африки, испугавшись вероятного нападения. Поэтому, после того, как в 22.30 сел последний самолет воздушного патруля, на японских авианосцах воцарилась мирная, расслабленная атмосфера. Все были уверены: противник **не посмеет**. Поэтому, когда один из наблюдателей на линкоре «Харуна» доложил вахтенному офицеру, что слышал шум авиационного мотора, от него просто отмахнулись.

Тем временем к цели прибыла группа слежения, которая расположилась к северу от японской эскадры, то есть не с той стороны, откуда должны были появиться торпедоносцы. С большим трудом пилотам удалось установить, что японцы идут четверьмя колоннами, судя по всему, они на ночь приняли тот же строй, что и итальянцы при Матапане — в середине в двух колоннах шли тяжелые корабли, а на флангах в охранении — эсминцы. Но что сразу удивило британских пилотов, так это малочисленность эскорта. Капитан-лейтенант Сидней-Тэрнер в своем рапорте указал, что японцы имели всего 7 эсминцев. Ну, сегодня-то мы знаем, что эсминцев было целых одиннадцать.

Первой в атаку вышла 831-я эскадрилья с «Индомитебла». 12 торпедоносцев капитан-лейтенанта Мортимера летели четверьмя звеньями, причем звено лейтенанта Уоткинса немного отстало. Когда на экране радара Мортимера заплесала отметка цели, он приказал звеньям развернуться уступом вправо и атаковать обнаруженные корабли. Главная проблема Мортимера заключалась в том, что обтекатель радара, установленный между «ногами» самолета, не позволял подвесить торпеду, поэтому командир эскадрильи мог вести своих пилотов, но не мог атаковать сам.

Как потом рассказывали японцы, они были просто ошарашены, когда в ночном небе буквально ниоткуда возникли британские самолеты. Бодрствовала лишь ходовая вахта, поэтому первая волна торпедоносцев атаковала буквально в полигонных условиях. Однако на полигоне можно промахнуться, так, к величайшему сожалению для англичан, и случилось. Звено Мортимера атаковало замыкающий корабль

левой колонны, но обе торпеды прошли мимо. В это время два других звена проскочили над эсминцами охранения, едва не зацепив их мачты, и сбросили торпеды по кораблям правой колонны. И снова промах! Теперь японцы проснулись, и даже грохнули несколько беспорядочных выстрелов, но, похоже, они до сих пор толком не разобрались в происходящем, потому что один из эсминцев, позднее выяснилось, что это был «Сирануи», по нервности сбросил серию глубинных бомб, что вызвало еще больший переполох.

В этот момент и появились самолеты Уоткинса, которые, если бы не начавшаяся суматоха, вообще могли проскочить мимо, но теперь они сориентировались и тоже вышли в атаку, хотя не с юго-востока, как Мортимер, а почти точно с севера. И одна из торпед попала в четвертый корабль левой колонны, которым был авианосец «Сорю». Попадание пришлось в районе котельных отделений, что было равносильно катастрофе. Авианосцы этого типа справедливо считали слишком легко построенными, были затоплены два котельных отделения левого борта и разорваны паропроводы, корабль сразу получил большой крен и потерял ход.

Адмирал Нагумо, которого спешно разбудили, в обстановке не сориентировался. Ночную атаку торпедоносцев он считал совершенно невозможной и сразу заявил, что самолеты просто отвлекают внимание от атаки подводной лодки. Поэтому он приказал эсминцам «Уракадзэ» и «Таникадзэ» оставаться с поврежденным авианосцем, а остальным кораблям Кидо Бутай повернуть вправо и уходить от предполагаемой лодки. В результате японское соединение пошло прямо навстречу двум остальным эскадрильям «Альбакоров».

Следующей атаковала 820-я эскадрилья капитан-лейтенанта Эллиотта. Нагумо сам обеспечил ей наиболее выгодные условия — заход с носовых курсовых углов. Хотя флагман 1-й эскадры эсминцев легкий крейсер «Абукума» и засек самолеты, и даже открыл огонь, но это было бессмысленной тратой времени и снарядов, вдобавок корабль включил прожектора и так ясно обозначил себя, что промахнуться по японцу было невозможно. Однако этим он сослужил На-

гумо хорошую службу, так как отвлек «Альбакоры» прямо на себя. Две торпеды попали в корму крейсера, переломив корпус. Хотя корму не оторвало совершенно, корабль лишился и рулей, и винтов, а потому был обречен.

Японцы окончательно растерялись. Атаку авианосных самолетов они исключали по определению, на мостике «Акаги» были убеждены, что их атаковали базовые торпедоносцы, точнее — «Веллингтоны». Капитан 1-го ранга Хасегава лично видел, как один сбитый «Веллингтон» едва не врезался в мостик линкора «Харуна». Нагумо еще раз повернул соединение, теперь прямо на восток, а чтобы как можно быстрее увеличить расстояние от Цейлона, приказал следовать со скоростью 28 узлов. Про «Абукуму» в суматохе просто забыли. Кидо Бутай отрабатывало ночные атаки, однако японцы не представляли их без использования осветительных ракет и плавающих пиропатронов, а здесь не было ни того, ни другого.

Последней на место боя прибыла 818-я эскадрилья капитан-лейтенанта Шоу. Ее атаку облегчало то, что японцы вели беспорядочную стрельбу по всему, что считали вражескими самолетами, и обнаружить корабли, превратившиеся в цветочные клумбы из разноцветных трасс, не представляло труда. Однако ночная атака и есть ночная атака. «Альбакоры» добились еще одного попадания в носовую часть линкора «Конго», что не причинило ему особого вреда, и все так бы и закончилось для японцев относительно благополучно, если бы не инициатива Сидней-Тэрнера. Он вызвал по радио торпедоносцы Шоу и потребовал, чтобы как минимум одно звено занялось подбитым и временно стоящим без хода «Сорю». Как ни странно, эта попытка навести самолеты на цель удалась. Сидней-Тэрнер справедливо решил, что эта атака будет последней и теперь ему нет никакой необходимости маскироваться и как-то осторожничать. Поэтому он вместе с еще одним самолетом развесил над «Сорю» более десятка осветительных ракет на парашютах, авианосец был виден, как на блюдечке. Последние три «Альбакора» спокойно вышли на эту лакомую цель и добились двух попаданий. По-видимому, на авианосце были разорваны цистерны авиа-

ционного топлива, потому что вспыхнули сильнеешие пожары, сразу вышедшие из-под контроля. Эсминцам не оставалось ничего иного, как снять команду, после чего «Уракадзэ» выпустил в обреченный корабль четыре торпеды. Прогремель страшный взрыв, а когда облако дыма рассеялось, на поверхности был виден лишь бурлящий водоворот.

Этой паре эсминцев пришлось выполнить еще одну печальную миссию. Когда они уже двинулись вслед за Кидо Бутай, стоящий без хода «Абукума» прожектором подозвал их к себе. Хотя крейсер не тонул, буксировать его от берегов Цейлона было совершенно невысмыслимо, поэтому команду сняли, а «Таникадзэ» торпедным залпом добил и его. Командир 1-й эскадры эсминцев контр-адмирал Омори застрелил у себя в каюте.

Как ни странно, во время атаки не был сбит ни один «Альбакор», это выяснилось из переключки по радио. Но пролететь обратно 200 миль до своих авианосцев в полной темноте сумели далеко не все. Строй эскадрилий рассыпался, и самолеты возвращались по двое, по трое, при этом пропали без вести 2 самолета 831-й эскадрильи и 2 — 820-й. При посадке на авианосцы разбились еще 5 самолетов, но англичане считали это приемлемым уровнем потерь. Обменять 9 торпедоносцев на 2 авианосца и эсминец, как они полагали, было совсем даже неплохо.

Отчасти в своих потерях был виноват контр-адмирал Бойд, который принял еще одно нестандартное решение. В 00.45, когда атака была разгаре, он приказал эскадре повернуть на юг; так как не без оснований опасался, что японцы попытаются организовать погоню за его кораблями и бросятся на восток. Это было очень рискованно, но Бойд верил в надежность своих радиомаяков. Он ведь совершенно не мог предположить, что до самого конца войны противник будет считать, что ночной бой у берегов Цейлона вели базовые торпедоносцы.



Бой в Коралловом море

ИСКУССТВО ОХОТЫ ЗА ТРЕМЯ ЗАЙЦАМИ

Первым боем авианосцев стало сражение в Коралловом море 3–8 мая 1942 года. Однако оно вполне могло произойти на 4 месяца раньше в центральной части Тихого океана вблизи острова Уэйк. Дело в том, что сразу после начала войны японцы попытались захватить Уэйк, который считался важным форпостом на пути между Оаху и Гуамом. Эта плохо организованная попытка 13 декабря 1941 года была отбита с большими потерями для японцев. Тогда японское командование решило нанести более сильный удар, поэтому 16 декабря из состава авианосного соединения адмирала Нагумо, возвращавшегося после атаки Пёрл-Харбора, были выделены авианосцы «Сорю» и «Хирю» в сопровождении 2 тяжелых крейсеров и 2 эсминцев, чтобы поддержать вторую попытку высадки на Уэйк. Японцы даже не подозревали, что в это время американский авианосец «Саратога» вместе с 3 тяжелыми крейсерами и 5 эсминцами тоже направлялся к этому острову, чтобы перебросить туда эскадрилью истребителей морской пехоты. 22 декабря в момент начала высадки японцев на Уэйк американцы находились совсем недалеко и вполне могли нанести внезапный удар по японским авианосцам. Более того, они вполне могли буквально на следующий день перебросить туда авианосец «Энтерпрайз» и получить заметное превосходство над японским соединением. Конечно, не все обстояло так прос-

то, требовалось еще организовать разведку и обнаружить японцев, но американский флот упустил реальные шансы на победу, которая могла сгладить негативные последствия Пёрл-Харбора. Однако временно командовавший Тихоокеанским флотом адмирал Пай отозвал «Саратогу», и первого боя авианосцев пришлось ждать еще 4 месяца. В результате он состоялся там, где этого никто не планировал, и тогда, когда этого никто не ждал.

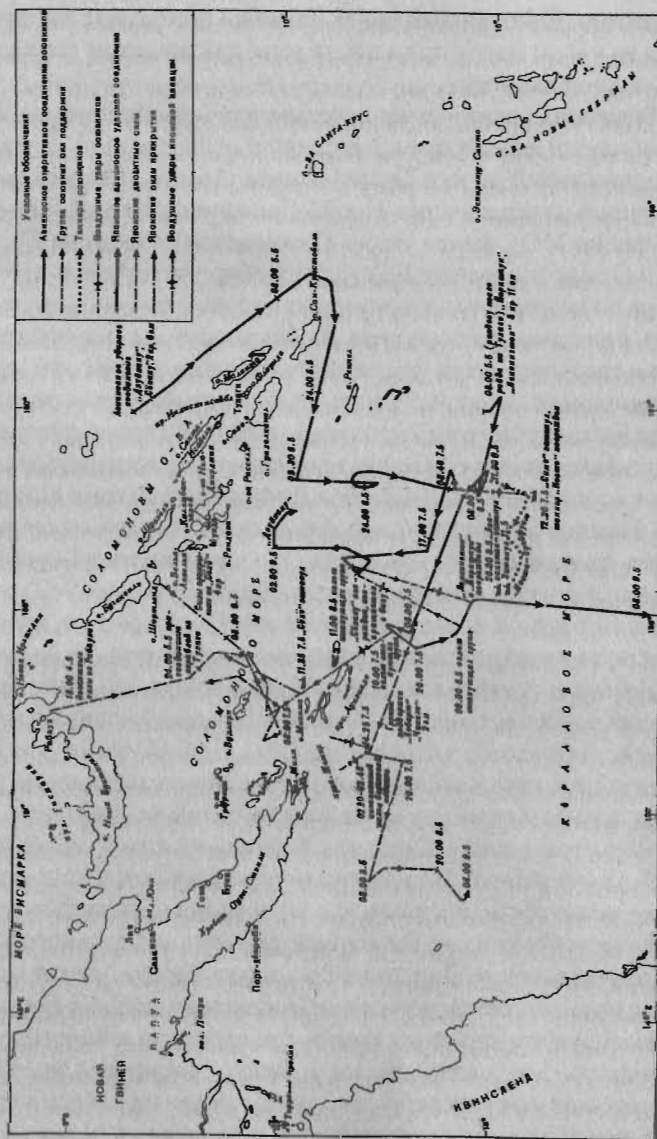
Дело в том, что после оглушительных успехов начала войны многие японские военные просто потеряли голову. Снова начались разговоры о вторжении в Австралию, причем, что было характерно для Японии и только для Японии, главными сторонниками такой операции выступали младшие офицеры, а старшие далеко не всегда находили в себе силы противостоять этому давлению. Наверное, свежи были в памяти майорские мятежи 1930-х годов. Помните прелестную сцену из фильма «Тора! Тора! Тора!», когда какой-то капитан-лейтенант орет в лицо адмиралу Нагумо: «Отступить, не нанеся удар, это позор!» И адмирал, вместо того, чтобы посадить наглеца на N суток, мямлит что-то невинное и оправдывается. Вот и здесь первую скрипку играл капитан 1-го ранга Томиока из Морского генерального штаба, а адмиралы только вяло отбивались.

Несколько неожиданно против выступила армия, в планы которой не входила оккупация Австралии. Армейское командование вполне резонно утверждало, что у него просто нет сил для такой операции. Флот полагал, что для завоевания Австралии хватит 3 дивизий, армия оценивала необходимые силы в 10 дивизий, против оказался даже такой ультраястреб, как премьер-министр генерал Тодзио. Армия считала главным полем приложения своих сил Китай и, возможно, Россию. Австралийские пустыни ее не интересовали. И все-таки не в меру энергичные младшие офицеры флота довели дело до серьезного обсуждения и вынесли вопрос на заседание императорской ставки 14 февраля 1942 года, причем было предложено высадиться в Австралии, Новой Каледонии, на Фиджи и Самоа одно-

временно. Капитан 1-го ранга Томиока продолжал настаивать на своем плане даже после того, как армейцы назвали это полной ахинеей.

Вероятно, тогда и были посеяны зерна принципиальных разногласий между армией и флотом относительно стратегических целей на юге Тихого океана. Армия намеревалась наступать в направлении Новой Британии и Новой Гвинеи (операция MO), флот — через Соломоновы острова на Фиджи и Самоа (операция FS). Длину оборонительного периметра и протяженность коммуникаций ни в том, ни в другом случае никто не рассматривал. В общем, армия и флот фактически пытались вести две самостоятельные войны, что при ограниченных японских ресурсах было крайне рискованно. Во всяком случае, от наступления на Новую Гвинею флот открещивался всеми силами, но несколько раз императорская ставка заставляла моряков поддерживать действия армейцев. Именно армия оккупировала Лаэ и Саламауа, после чего как-то неожиданно оказалось, что удерживать их крайне сложно, а тут еще американские авианосцы в марте 1942 года нанесли удар по японским позициям. Налет был осуществлен весьма оригинально: авианосцы маневрировали в заливе Папуа возле южного побережья Новой Гвинеи, их самолеты пересекли весь остров и бомбили цели на его северном берегу. В результате армия решила захватить Порт-Морсби, чтобы обезопасить себя в дальнейшем от подобных неожиданностей и попытаться начать оказывать давление на Австралию.

Флот имел свой собственный взгляд на стратегию действий в этом районе. По мнению моряков, вполне достаточно было установить контроль над Соломоновыми островами, которые и образовали бы южный фас оборонительного периметра империи. Для этого был занят Рабаул, после чего флот начал готовить небольшие десанты на острова Гуадалканал и Тулаги, чтобы построить там аэродром и базу гидросамолетов. Еще раз подчеркнем: флот планировал именно мелкие операции местного значения, так как в это время уже началась подготовка операции у Мидуэя, которая должна была завершиться генеральным сражением и уничтожением ос-



Бой в Коралловом море 3-9 мая 1942 года

татков американского флота. Японцы и так уже выскочили за границы, намеченные до начала военных действий, а дальнейшие операции становились все более авантюристичными.

Итак, в то время, когда японский флот готовится бросить все силы в битву у Мидуэя, которая планировалась как вожденное генеральное сражение, армия требует от него поддержать операции в юго-западной части Тихого океана (операцию МО). Адмирал Ямато совершенно не верил, что именно там разыграется решающая битва, и тем не менее он рискнул ослабить свои силы на направлении главного удара, чтобы поддержать захват Порт-Морсби и оккупацию Тулаги. Эта операция казалась ему такой легкой, что он разрешил ее. Кроме того, операцию проводила армия, от флота требовалось лишь поддержать ее. Хотя у Ямато имелись определенные опасения, дух остальных японских морских офицеров был как никогда высок, похоже, они уверовали в свою непобедимость. Этот самый дух и подвел японцев, потому что они затеяли слишком много операций одновременно, будучи совершенно уверены, что повсюду успеют и везде справятся. Но в данном случае выяснилось, что они никуда не успели и нигде не справились. И, словно всего этого было мало, флот параллельно затевает операцию RY, небольшую по масштабам, но тем не менее отвлекающую еще часть сил. Целью этой операции был захват островов Науру и Оушен. В общем, японские армия и флот затеяли две параллельные операции с совершенно различными целями и наступали по расходящимся направлениям.

В этой операции впервые наглядно и ярко проявилось нездоровое пристрастие японцев к дроблению сил, впрочем, когда пытаешься разом поймать трех зайцев, наверное, иначе действовать не получится. Вопрос только в том, можно ли так поступать в принципе. Для этого как минимум требуется безукоризненная работа связи, чего японцы не могли добиться до самого конца войны. Руководил проведением операции МО вице-адмирал Иноуэ, который находился на борту легкого крейсера «Касима», стоявшего в Рабауле. Как он мог контролировать 7 независимых соединений, сформированных для этой операции?

СОСТАВ СИЛ

Группа захвата Порт-Морсби:

Ударная группа (контр-адмирал Кадзиока)

1 легкий крейсер, 6 эсминцев

Транспортная группа (контр-адмирал Абэ)

1 минный заградитель, 12 транспортов

Соединение непосредственной поддержки

Легкий авианосец «Сёхо» (8 истребителей А6М2,

4 истребителя А5М, 6 торпедоносцев В5N2), 1 эсминец

Группа поддержки (контр-адмирал Гото)

4 тяжелых крейсера

Группа захвата Тулаги (контр-адмирал Сима)

2 эсминца, 2 минных заградителя, 1 транспорт

Группа прикрытия (контр-адмирал Марумо)

2 легких крейсера, 1 авиатранспорт

Ударное соединение (вице-адмирал Такаги)

5-я дивизия авианосцев (контр-адмирал Хара): «Сёкаку» (18 истребителей А6М2, 20 пикировщиков D3A1, 19 торпедоносцев В5N2, а также 3 истребителя А6М2 для авиакорпуса «Тайнань» в Рабауле), «Дзуйкаку» (20 истребителей А6М2, 22 пикировщика D3A1, 22 торпедоносца В5N2, а также 5 истребителей А6М2 для авиакорпуса «Тайнань» в Рабауле); 5-я дивизия крейсеров (вице-адмирал Такаги) — 2 тяжелых крейсера; 6 эсминцев

Японцы ожидали ответной реакции противника на попытку захвата Порт-Морсби. Именно для отражения ответного удара и было отправлено с Трука Ударное авианосное соединение. Кстати, в его задачи после уничтожения американских сил в Коралловом море входили налеты на австралийские города Куктаун, Таунсвилль и Козэн, где, как предполагали японцы, сосредоточены главные силы австралийской авиации. А еще на авианосцы Хара возложили дополнительную задачу — доставить в Рабаул несколько истребителей с Трука, словно всего остального было мало.

Всей этой армаде союзники могли противопоставить не так уж много, но, как оказалось, вполне достаточно. Адмирал Нимиц спешно отправил из Пёрл-Харбора пару своих авианосцев, которые образовали Оперативное Соединение 17 (контр-адмирал Флетчер)

Оперативная Группа 17.5 (авианосцы, контр-адмирал Фитч) — «Лексингтон» (21 истребитель F4F-3, 36 пикировщиков SBD-3, 13 торпедоносцев TBD), «Йорктаун» (18 истребителей F4F-3, 35 пикировщиков SBD-3, 13 торпедоносцев TBD); 4 эсминца

Оперативная Группа 17.2 (ударная, контр-адмирал Кинкейд) — 5 тяжелых крейсеров, 5 эсминцев

Оперативная Группа 17.3 (поддержки, контр-адмирал Крейс) — 2 тяжелых, 1 легкий крейсер, 2 эсминца

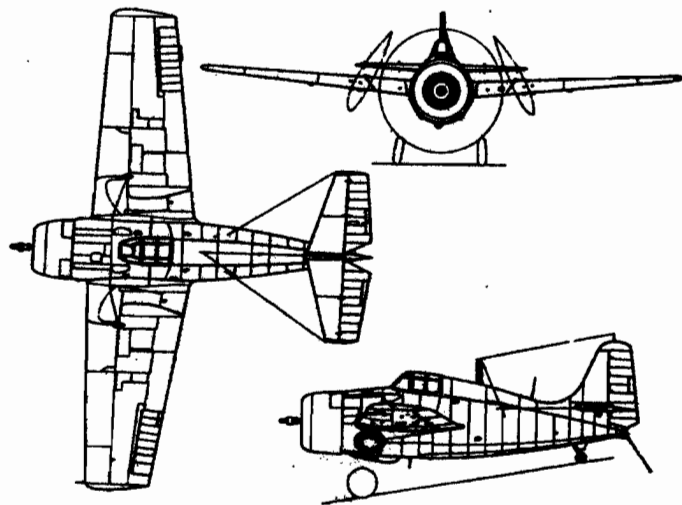
Оперативная Группа 17.6 (снабжение, капитан 1-го ранга Филлипс) — 2 танкера, 2 эсминца

В СТРАНЕ СЛЕПЫХ...

Все было готово к сражению, оставалось лишь дожидаться, кто сделает первый ход. Адмирал Флетчер занял выжидательную позицию, крейсируя в Коралловом море и время от времени занимаясь любимым делом — дозаправкой кораблей с танкеров, причем эта процедура продвигалась весьма неспешно. Тем временем у адмирала Фитча уже появилась первая претензия к Флетчеру. Хотя ОС 11 и ОС 17 встретились еще 1 мая, Флетчер предпочел раздельное маневрирование, причем даже вне пределов прямой видимости. И, едва соединившись, ОС 11 и ОС 17 2 мая разделились. Хотя «Каталины» несколько раз видели соединение адмирала Марумо, направляющегося к Тулаги, Флетчер снова решил подождать.

В результате на рассвете 3 мая японцы без сопротивления заняли Тулаги, сделав первый ход в этой «партии вслепую». Однако и у японцев не все шло гладко. Адмирал Иноуэ считал совершенно обязательным доставить ис-

требители в Рабаул, планом предполагалось, что 9 «Зеро» и 7 «Кейтов» взлетят с авианосцев 2 мая. Плохая погода не позволила сделать это, и соединение Такаги бесцельно проболталось в море севернее Шортленда целые сутки. Когда утром 3 мая погода не улучшилась, раздраженный Такаги решил отложить эту операцию до завершения поиска в Коралловом море и взял курс на юго-восток. Эта задержка серьезно повлияла на ход дальнейших событий, но еще большее влияние оказало не вполне понятное решение на стадии планирования. Непонятно зачем 5-ю дивизию авианосцев заставили обходить вокруг всех Соломоновых островов, ведь она вполне могла пройти проливом Бугенвилль вслед за Группой Поддержки адмирала Гото и авианосцем «Сёхо». В результате запланированного маневра эти корабли оказались в смертельной опасности, так как тяжелые авианосцы Такаги не могли оказать им никакой поддержки. Лишь пассивность Флетчера спасла японцев в этот момент от очень крупных неприятностей.



Американский палубный истребитель F4F «Уайлдкэт»

Вечером 3 мая Флетчер наконец узнал о высадке противника в Тулаги и решил нанести удар, но при этом он не стал беспокоить Фитча, назначив ОС 11 и ОС 44 адмирала Крейса встречу на утро 5 мая. Более того, когда «Йорктаун» взял курс на север, чтобы утром атаковать Тулаги, «Легсингтон» безмятежно двигался на юго-восток, увеличивая расстояние между авианосцами. То есть, как мы видим, американцы в точности повторили ошибку японского командования. Конечно, можно сказать, что это была первая попытка совместных действий двух авианосных соединений в военное время, но ведь основной принцип военного искусства — сосредоточение максимальных сил на решающем участке — пока еще никто не отменял.

Утром 4 мая, за 10 минут до восхода солнца, «Йорктаун» поднял ударную группу из 12 торпедоносцев и 28 пикировщиков, находясь на расстоянии 150 миль от Тулаги. Важный момент — Флетчер не ожидал никакого сопротивления в воздухе, поэтому все истребители оставил на авианосце для защиты оперативного соединения.

Американские пилоты, прибыв к Тулаги, очень обрадовались, потому что увидели целых 3 крейсера, стоящих борт о борт, 3 транспорта, большой гидроавиатранспорт, 4 канонерки и множество мелких судов. О такой добыче можно было лишь мечтать. Увы, излишнее возбуждение и неопытность подвели летчиков, в гавани Тулаги не было военных кораблей крупнее эсминца. Японцы к этому времени настолько уверовали в свою безнаказанность, что крейсера адмирала Марумо ушли, не задерживаясь. Вот так даже излишняя самоуверенность может принести положительный результат, потому что встреча старых маленьких крейсеров типа «Тэнрю» с авианосными самолетами не сулила этим кораблям ничего хорошего.

Американские пилоты безнаказанно атаковали противника и в 09.45 вернулись на авианосец. Самолеты быстро заправили и перевооружили, после чего они взлетели во второй раз — теперь 27 пикировщиков и 11 торпедоносцев. Более того, в 14.00 с «Йорктауна» взлетела третья волна из

21 пикировщика. После таких ударов можно было ожидать, что в гавани Тулаги останутся одни дымящиеся обломки, но замах получился на рубль, а вот результат на копейку. И то при оптимистической оценке. Даже по мнению штаба Флетчера, в цель попали лишь 5 из 22 торпед и 11 из 76—1000-фн бомб. Но этого якобы хватило для уничтожения 9 кораблей, в том числе 3 крейсеров, хотя на самом деле был тяжело поврежден эсминец «Кикиуки», который выбросился на берег, и потоплены 3 маленьких тральщика. Еще пара кораблей получила незначительные повреждения. Правда, эсминец немного позднее соскользнул обратно на глубину и затонул, но в целом действительные результаты налетов на Тулаги были просто ничтожными. Впрочем, в ходе этого сражения мы еще столкнемся с еще более потрясающими примерами переоценки своих достижений.

На рассвете 5 мая ОС 11 и ОС 44 встретились, как и было намечено, однако ОС 17 Флетчера отсутствовало. Адмирал Фитч предполагал, что он находится где-то на западе, хотя на самом деле Флетчер оказался к востоку от него. Вот до чего может довести неукоснительное соблюдение приказа о радиомолчании. В конце концов все, правда, разъяснилось к всеобщему удовольствию. Кстати, в этот день произошел мелкий анекдотический эпизод. Во второй половине дня адмирал Фитч прилетел на «Йорктаун», чтобы встретиться с Флетчером. Один из механиков палубной команды принял его за стрелка-радиста, так как адмирал сидел в задней кабине SBD, и приветствовал его словами: «Знаешь, старик, ваши парни пропустили вчера хорошее веселье». Фитч ухмыльнулся и показал ему свои адмиральские звезды. Представьте себе ощущения бедняги.

Тем временем американская разведка продолжала готовить своих адмиралов к неизбежному. Штаб МакАртура регулярно сообщал о таинственном авианосце типа «Кага», который то отправлялся в Японию, то оказывался где-то недалеко от Бугенвилля, да еще в компании линкора типа «Ямасиро». Флотская разведка отыскала некий авианосец «Ихокауу». Судя по всему, под этим псевдонимом скрывал-

ся «Сёкаку», хотя полной уверенности в этом нет. Кстати, помимо парадоксально точных сведений об операции японцев у Мидуэя, разведка флота и, в частности, знаменитый Рошфор скормили своему командованию массу увлекательной дезинформации, начиная с существования таинственных авианосцев «Танкаку», «Хитака», «Хаятака», не говоря уже о том, что в отношении операций в Коралловом море Рошфор сделал вывод **прямо противоположный** истинным намерениям японцев.

Впрочем, не меньший бардак царил и у японцев. Адмирал Такаги далеко не сразу услышал призывы о помощи от кораблей в Тулаги, но когда поиски не обнаружили никакого противника, он вернулся к первоначальному плану охоты за американскими авианосцами.

5 и 6 мая авианосцы обеих сторон бродили по Коралловому морю, пытаясь обнаружить друг друга. Однако и американцы, и японцы продемонстрировали потрясающее неумение организовать поиски, никто ничего не увидел. Единственный контакт имел место 5 мая утром, когда истребитель «Йорктауна» сбил летающую лодку, вылетевшую из Рабаула, но японский самолет не успел ничего передать. 6 мая корабли противников принимали топливо и по-прежнему не подозревали, как близко находится враг. При этом Флетчер играл с огнем, проводя заправку на расстоянии около 350 миль от Тулаги, где вполне могли базироваться японские самолеты-разведчики. А в 19.30 авианосцы Флетчера и Хары разделяли всего 70 миль, однако воспользоваться благоприятной возможностью не сумел никто. Уточним, максимальное сближение имело место через полчаса после захода солнца, поэтому воздушный налет в этот момент был исключен, но ведь не обязательно же было дожидаться, когда противник подойдет вплотную. Можно было атаковать противника с дистанции 100 миль, скажем... И все-таки он решил подготовиться к бою, который казался совершенно неизбежным. Флетчер объединил ОС 11, ОС 17 и ОС 44 в одно соединение под своим командованием, но **разделил** его на несколько оперативных групп, как мы указали вы-

ше. Адмирал Такаги тоже ожидал боя на следующий день. Во всяком случае, тактическое командование авианосцами получил адмирал Хара, Такаги решил, что не имеет достаточно опыта, чтобы ими руководить.

Никто из участников сражения вечером 6 мая не подозревал, что этот день особый, так как именно 6 мая завершился период блестящих побед Японии. Капитулировала островная крепость Коррехидор, и завершилось организованное сопротивление американцев на Филиппинах. Японцы захватили все цели, которые были намечены первоначальным стратегическим планом, и сейчас намеревались захватить то, что до войны никакими планами не предусматривалось. Конвой с войсками для оккупации Порто-Морсби уже подходил к архипелагу Луизиады, а ОС 17 в новом составе готовилось преградить ему путь.

Вечером 6 мая адмирал Фитч отдал приказы своим авианосцам. «Йорктаун» должен был отправить свои SBD на разведку на расстояние 250 миль в северной части горизонта. Половину истребителей Фитч намеревался держать для защиты авианосца, а вторую половину отправить сопровождать ударную группу. Судя по всему, именно командир «Лексингтона» капитан 1-го ранга Шерман настоял на том, что 7 «Доунтлессов» с его авианосца были выделены для патрулирования над кораблями с целью перехвата торпедоносцев. Ударную группу следовало подготовить к рассвету. Чтобы обеспечить два последовательных удара, самолеты «Йорктауна» должны были взлетать через 15 минут после самолетов «Лексингтона». Требовалась сущая мелочь — контакт с противником.

Интересно, что на борту «Йорктауна» тут же вспыхнула мелкая склока. Дело в том, что по приказу Фитча каждый самолет бомбардировочной эскадрильи нес 1000-фн бомбу, а разведывательной — 500-фн и две 100-фн. Командиру авиационной боевой части «Йорктауна» это не понравилось, и он помчался ябедничать командиру авианосца капитану 1-го ранга Бакмастеру. Тот, в свою очередь, побежал стучать Флетчеру. Командующий предпочел

умыть руки, в результате чего Фитч разругался с Бакмастером, но уже стемнело, и что-либо менять было поздно, перевооружать самолеты ночью не желал никто. В итоге на палубе «Йорктауна» стояли 10 разведчиков и 25 пикировщиков, вооруженных 1000-фн бомбами. Но история на этом не закончилась. Каким-то образом Шерман узнал о том, что «Йорктаун» саботировал приказ Фитча, и настучал командиру флотом США адмиралу Кингу, зная, что тот недолго любит Флетчера. Словом, настоящие шекспировские страсти и интриги. Впрочем, позднее мы увидим и другие примеры подковерной борьбы.

Утром 7 мая адмирал Флетчер отправил крейсера и эсминцы адмирала Крейса блокировать проход Жомар. Последние два месяца адмирал мучился сомнениями: куда ему пристроить австралийскую эскадру? Судя по всему, Флетчер не слишком доверял союзникам, к тому же существовала масса проблем в области тактики, управления огнем и связи. И выход был найден — избавиться под благовидным предлогом. Кстати, такое решение выглядело довольно сомнительным в принципе, так как имело два явных недостатка. Прежде всего, ослаблялся эскорт американских авианосцев, но, похоже, Флетчер не считал это существенным. Кроме того, корабли Крейса могли попасть под удар японской авиации, выйдя из-под истребительного зонтика, и примеры подобного Тихоокеанская война уже видела. Впрочем, далеко не все решения адмирала Флетчера были отмечены печатью гения. Корабли Крейса взяли курс на запад, развив скорость 25 узлов, и скрылись за горизонтом. Это позволило бы им выйти к проходу Жомар около 13.30, и впереди были 5 часов светлого времени, чтобы заняться конвоем. Впрочем, Морисон язвительно назвал все происходившее «гонкой Крейса», вероятно намекая на знаменитые английские скачки, и написал, что никаких осмысленных целей она не имела. Правда, сам адмирал Крейс был с этим не согласен и утверждал, что если бы, то он... Но результат артиллерийской дуэли с крейсерами адмирала Гото выглядит, в лучшем случае, проблематичным.

В 06.19 по приказу Флетчера были подняты 10 SBD, которым предстояло произвести поиск в северном и северо-восточном направлении, так как адмирал полагал, что японские авианосцы находятся где-то вблизи архипелага Луизианы. На самом же деле авианосцы адмирала Такаги в это время находились в 300 милях прямо на восток от Флетчера. ОС 17 двигалось на север не слишком спеша — скорость 15 узлов. Примерно в это же время Такаги отправил на разведку 12 торпедоносцев «Кейт». Вообще, японцы отправили на разведку гораздо больше самолетов, но это не принесло им особых выгод. Крейсера «Кинугаса» и «Фурутака» подняли 4 гидросамолета, к ним присоединились несколько гидросамолетов с базы на островах Дебойн, 4 летающие лодки из Тулаги и 3 патрульных бомбардировщика из Рабаула. Одновременно противники начали готовить к атаке авианосные самолеты.

В 08.15 «Доунтлесс», который пилотировал лейтенант Нильсен, заметил соединение Гото, прикрывавшее войсковой конвой. Нильсен сообщил, что видит 2 авианосца и 4 тяжелых крейсера, из чего Флетчер сделал вполне логичный вывод, что в 225 милях от него находятся главные силы японцев, и поднял все наличные самолеты. Кстати, эскадру Крейса он не стал возвращать. Флетчер совершил ту же самую ошибку, что и адмирал Такаги: он решил, что обнаружил главные силы противника. Но дальнейшее решение американского адмирала снова выглядит как минимум сомнительным. В течение целого часа он ждет неизвестно чего, хотя японские самолеты-разведчики уже мелькают вокруг.

Только в 09.15 Фитч разрешил Шерману и Бакмастеру атаковать вражеские авианосцы, которые предположительно находились на расстоянии 200 миль. Бакмастер немедленно поинтересовался, следует ли отправлять истребители и торпедоносцы. Великолепная иллюстрация к уровню мышления американских командиров первого периода войны. После новой порции выяснения отношений авианосцы начали поднимать самолеты, и к 10.13 американская ударная группа в составе 18 истребителей, 53 пикировщиков и 22 торпедо-

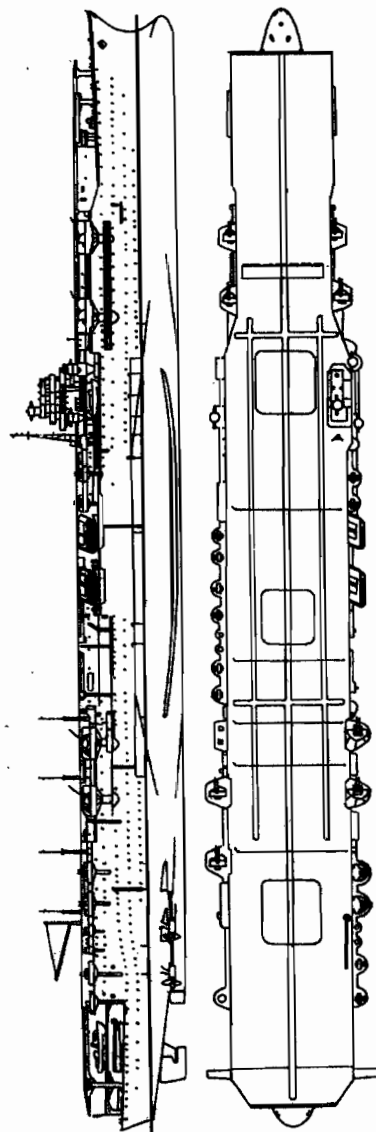
носцев находилась в воздухе. В 10.19 Нильсен вернулся на авианосец, и тут вскрылась ошибка в радиограмме, пилот был уверен, что обнаружил 2 крейсера и 4 эсминца. Впрочем, это тоже была ошибка, на самом деле 2 старых легких крейсера и 3 переоборудованные канонерки сопровождали базу гидросамолетов на один из островов Луизиан. Впрочем, к этому времени в руках Флетчера уже была другая радиограмма. 3 В-17 сообщили, что видят авианосец, 10 транспортов и 16 других военных кораблей примерно в 30 милях южнее точки, указанной Нильсеном. Решив, что это и есть авианосцы Такаги, Флетчер перенацелил авиагруппу на новый контакт. И тут у него возникла новая проблема. В 10.21 пришла радиограмма от танкера «Неошо», в которой капитан сообщал, что группа снабжения атакована японскими самолетами. Танкер находился в 750 милях от Рабаула, то есть это ни в коем случае не могла быть базовая авиация, только и только авианосная. Но откуда прилетели эти самолеты? Ведь после уточнения донесения Нильсена оказалось, что Флетчер понятия не имеет, где находятся японские авианосцы. От подобных новостей голова может пойти кругом, и в результате с адмиралом случилась истерика. Вызвав Нильсена на мостик, он заорал: «Слушай, ты, представляешь, что ты натворил?! Ты только что потопил два американских авианосца!» Однако что-либо изменить было уже не в его силах. Ирония судьбы заключается в том, что Нильсен действительно заметил японский авианосец, так как обнаружил Главные Силы адмирала Гото, в состав которых входил и «Сёхо», хотя это было выяснено уже после войны в результате анализа документов.

Впрочем, у японцев хватало собственных головных болей. На рассвете авианосцы Хары находились слишком далеко к югу, чтобы разведчики Флетчера обнаружили их, но и поиски японцев были одинаково плохо организованы. В 06.00 с авианосцев взлетели самолеты с приказом осмотреть юго-западный сектор на глубину до 250 миль. Но американские авианосцы точно так же не попадали в сектор поиска, потому что находились заметно севернее.

В 07.22 самолет с авианосца «Сёкаку» сообщил, что видит американские корабли в 163 милях к востоку от соединения Такаги. Через 20 минут было получено сообщение, что группа состоит из авианосца, крейсера и 3 эсминцев. Ну, ошибиться, приняв танкер «Неошо» за авианосец, а эсминец «Симс» за крейсер, еще было можно, но откуда взялись таинственные 3 эсминца? Вскоре еще один самолет подтвердил это сообщение. Такаги не стал тратить время на перепроверку и поднял ударную группу из 18 истребителей, 36 пикировщиков и 24 торпедоносцев. Его можно понять, однако у каждой палки имеются два конца, и чрезмерная оперативность подвела японцев.

В 07.50 адмирал Гото получил тревожное известие, что замечен вражеский авианосный самолет и теперь он вполне может ожидать атаки с воздуха. В 08.20 уже один из самолетов самого Гото, точнее, гидросамолет «Фурутаки», обнаружил авианосцы Флетчера и немедленно сообщил об этом в Рабаул. Через 10 минут сообщение подтвердил гидросамолет «Кинугасы». Они обнаружили авианосец, линкор, 2 крейсера и 7 эсминцев. Когда Такаги получил эту информацию, он был озадачен. Неужели американцы имеют больше авианосцев, чем предполагалось? Адмирал не стал отзывать ударную группу, что было нереально, а только повернул авианосцы на северо-запад, чтобы сблизиться со второй американской эскадрой. В общем, японские адмиралы совершенно запутались в этих сообщениях и даже отдаленно не представляли себе ситуацию. На всякий случай Гото повернул на север, хотя это никак не могло ему помочь. Такаги почему-то уверился, что он атакует более сильное американское соединение, после чего сможет повернуть на запад, чтобы помочь Гото. А в 10.08 гидросамолет «Кинугасы» подлил масла в огонь, сообщив, что вражеский авианосец поднимает самолеты.

Короче, Такаги и Гото оказались в исключительно сложном положении. В 09.15 японские самолеты прибыли в указанный район, но, разумеется, никаких авианосцев не нашли. Лишь теперь адмирал Такаги понял, что сообщение гидро-



Японский авианосец «Сёкаку»

самолета «Фурутаки» было правильным, но сделать он уже ничего не мог. Адмирал приказал авиагруппе уничтожить танкер и возвращаться назад. Важный нюанс: торпедоносцы и истребители просто повернули обратно, предоставив атаку пикировщикам.

4 «Вэла» бросились на «Симс», а остальные занялись танкером. Эсминец получил 3 попадания, переломился пополам и сразу затонул. «Неошо» получил 7 попаданий, и вдобавок в него врезался сбитый пикировщик. Танкер потерял ход и получил сильный крен, хотя перед этим еще успел сообщить по радио об атаке.

Тем временем американские самолеты отыскивали «Сёхо» недалеко от островов Мисима и атаковали его. Патруль из 6 «Зеро» и 2 «Клодов» попытался остановить американцев, однако его просто отшвырнули в сторону. Крейсера адмирала Гото, окружавшие авианосец, открыли огонь из всех орудий, но «Сёхо» это не спасло. Первой нанесла удар авиагруппа «Лексингтона», которой командовал капитан 2-го ранга Олт. Она добила 2 попадания 1000-фн бомбами и 5 торпедами, после чего корабль был уже обречен. Но атака на этом не завершилась, и примерно через 15 минут появились самолеты «Йорктауна», которые обрушились на пылающий авианосец, уже потерявший ход. Они добились еще нескольких бомбовых и торпедных попаданий. Кстати, над заявлениями американцев, будто в этот авианосец попали 13 бомб и 7 торпед, можно только посмеяться. Корабль такого водоизмещения был бы просто разорван на куски. Несчастный маленький «Сёхо» получил тяжелейшие повреждения и затонул, спаслись только 203 из 834 человек команды. Американцы потеряли всего 3 пикировщика, из находившихся в воздухе японских истребителей уцелели лишь 3. Лишь пилот последнего «Доунтлесса» догадался выбрать себе иную цель и атаковал эсминец «Сазанами», который, впрочем, не пострадал.

Мы изложили американскую точку зрения, а вот как это видел Акира Тэндо, военный корреспондент «Асахи Симбун», находившийся на борту «Сёхо» в момент гибели.

«Тогда я почувствовал, как весь корабль содрогнулся. Пока мы лежали на палубе, перед нами мелькали всяческие обломки, похоже, деревянные. Затем по кораблю прокатился ужасный гул... Я подумал, что это неправда, все просто не могло быть столь плохо! Это наверняка рев моторов вражеских самолетов, сбитых нашими пулеметами. Я пытался убедить себя в этом, но вскоре был вынужден взглянуть правде в глаза. Это не были вражеские самолеты. Бомба только что разбила наш руль.

Вражеские пилоты, наверное, просто захлебывались от счастья, видя наш авианосец парализованным. Они снова и снова набрасывались на нас, атакуя со свежими силами, подлетая все ближе, чтобы сбросить бомбы. В тот момент, когда нам казалось, что они уже врежутся в море, они выходили из пике, ревя моторами. Это не были американские пьяницы, о которых нам рассказывали в Японии!

Когда мы увидели, как попала третья или четвертая бомба, от сильного удара содрогнулась вся палуба...

«Ублюдки!» Удивленный, я оглянулся и увидел искаженное яростью лицо унтер-офицера с разорванной щекой. Он пытался зажать рану, но кровь лилась между пальцами. У матроса, стоявшего рядом с ним, была почти оторвана рука. Встал еще один матрос, и я с ужасом увидел, что у него разодрано бедро так, что видна кость. Пытаясь не показывать боли, он стоял у телескопа, докладывая, что видит. В такой ситуации он считал бы себя опозоренным, если бы свалился. Бомбы и торпеды продолжали попадать в нас. Каждый раз, когда торпеда попадала в корабль, сотрясение и грохот напоминали землетрясение... Внезапно я почувствовал, что тоже ранен. Я посмотрел на ногу — по ней струилась кровь! Я хотел спуститься в кают-компанию на перевязку, но оглядевшись, решил иначе. Люди с гораздо более тяжелыми ранами, чем моя, оставались на постах. Я тоже остался. Кровь продолжала течь по брюкам, но все, что я видел — это царапина на колене. Чтобы успокоить себя, я подумал: «Это ничего!» и остался на мостике.

Наконец корабль начал садиться носом. Тогда я покинул командный мостик и перешел на сигнальную платформу. Наш фотограф Ёсиока снимал вражеские самолеты, которые все еще атаковали нас.

«Эй, журналисты, здесь опасно. Марш отсюда!» — крикнул нам артиллерийский офицер, беспокоясь о нас. Но мы его не слушали, так как смотрели на самолет, сбрасывающий торпеду. «Живы?» Мы взялись за руки. «Давайте прыгнем вместе!» Но в этот момент я спросил себя: а куда, собственно, я собрался? Если я намерен умереть, лучше умереть с остальными. Палубу уже заливала вода, и волны заплескивали корабль. Хотя мы уже тонули, матросы оставались на постах, готовые выполнить любой приказ.

Большинство экипажа отказалось покинуть корабль. Нос нырнул в море. Корма поднялась высоко в воздух. Винт все еще отчаянно вертелся. Машины корабля работали до самого конца.

Унтер-офицер взобрался на верхушку мачты, погружающейся в море. Я понял, что он отчаянно пытается спасти одного из товарищей. Внезапно он вместе с кораблем исчез под водой...

Кроме военных корреспондентов, на борту находились три гражданских лица: парикмахер, кок и прачка. Они помогали раненым матросам. Как и все остальные, они погибли на боевых постах».

Простим непрофессионалу некоторые передержки и неточности. Еще пара деталей. Согласно «Акацукино Санго-кай» («Коралловое море на рассвете»), написанной Сиро Мори в 2005 году, когда «Сёхо» тонул, огромное облако пара вырвалось из шахты носового элеватора. Затем он переломился и быстро затонул.

Как раз перед этим капитан-лейтенант Сугияма, командир авиагруппы, попрощался на мостике с командиром авианосца капитаном 1-го ранга Идзавой. В этот момент носовая часть уже погрузилась в воду. Отсюда, по словам Сугиямы, моряки прыгали в море. В 11.31 был отдан приказ

«Покинуть корабль», который через 4 минуты затонул. Капитан-лейтенант Сугияма передал приказ по всему кораблю. Однако из машинного отделения и лазарета ответили, что покинуть отсеки невозможно, так как повсюду горячий пар и огонь.

Сугияма видел, что капитан 1-го ранга Идзава остался на мостике, решив погибнуть вместе с кораблем. Поэтому Сугияма сказал капитану: «Время уходить. Может, вы хотите сказать несколько слов?» «Нет, нечего сказать. Я останусь здесь, а вам лучше уходить прямо сейчас». В 11.35 «Сёхо» затонул, а капитан 1-го ранга Идзава остался на корабле, но когда корабль погружался, волны выбили стекла на мостике. Волной капитана вышвырнуло наружу, и через несколько часов он был спасен эсминцем «Сазанами».

Парадокс ситуации заключается в том, что, атаковав не то японское соединение, американцы тем не менее сорвали всю операцию МО. Адмирал Иноуэ, узнав о гибели «Сёхо», в 12.10 приказал десантному соединению уходить в Рабаул. Он намеревался сосредоточить все силы, чтобы нанести удар по противнику. Авианосцы Хары должны были вести слежение за противником, а крейсера Гото соединиться с эсминцами Кадзиоки и ночью атаковать американцев.

Американские самолеты вернулись на свои авианосцы, и к 14.20 они были перевооружены и подготовлены к новому вылету. Кстати, о непрофессионализме. Американские пилоты утверждали, что потопили некий авианосец «Корю» или улучшенный «Рюдзё», вдобавок один крейсер перевернулся и затонул после атаки, получив несколько попаданий. Однако транспорты не пострадали, и потому Флетчер сначала решил было нанести второй удар по силам вторжения, однако после совещания с Фитчем передумал, так как опасался атаки со стороны эскадренных авианосцев японцев. Поэтому он отменил вылет и укрылся в зоне густой облачности, повернув на юго-запад. Между прочим, это одно из немногих правильных решений, если бы Флетчер поступил, как сначала намеревался, его летчики нашли бы только отряд адмирала Кадзиоки.

Теперь следует прикинуть: мог ли Флетчер до наступления темноты найти и атаковать авианосцы адмирала Такаги? Шерман полагал, что такая возможность существует, однако адмирал Фитч так и не решился предложить это Флетчеру. Данные радиоперехвата показывали, что японские авианосцы находятся где-то на востоке, и они действительно находились там, но «где-то» — слишком неопределенные координаты, чтобы отправлять туда самолеты. К тому же Флетчер знал, что погода на востоке, мягко говоря, не самая лучшая, поэтому он в 14.29 сообщил Кинкейду и Фитчу: «Мы будем ждать новой информации, надеясь завтра утром повторить сегодняшнюю прекрасную работу».

А дальше имел место эпизод, юмористически названный «гонкой Крейса». В 12.40 японский гидросамолет обнаружил эскадру Крейса, но доложил, что она состоит из 2 линкоров, 1 крейсера и 4 эсминцев. Адмирал Такаги не мог их атаковать, поэтому задачу возложили на базовую авиацию из Рабаула — 12 торпедоносцев «Бетти», прикрывать которые должны были 11 истребителей «Зеро» из Лаэ. Ну любили японцы усложнять самую простую задачу. Еще 19 бомбардировщиков «Нелл» вылетели из Рабаула на юг, чтобы искать корабли союзников в районе Луизиан. Кстати, радар «Лексингтона» обнаружил их в этот же самый момент на расстоянии всего 75 миль. Представьте, что произошло бы, если бы у японцев разведка была поставлена чуть лучше, ведь ударные группы еще не вернулись, а потому истребительное прикрытие американских авианосцев было довольно слабым.

Но случилось то, что случилось, японские самолеты атаковали крейсера союзников. В 14.49 служба радиоперехвата выдала довольно странное сообщение, японцы только что радиовали о потоплении линкора. Это заставило Флетчера всерьез испугаться за судьбу кораблей Крейса. Но в этот день судьба явно благоволила этому соединению. В 13.45 радар «Чикаго» засек большую группу самолетов на юго-востоке, а через 12 минут за кормой показались одномоторные самолеты, летевшие над самой водой. Это были те самые 11 «Зеро», которых освободили от задачи сопровождать торпедоносцы.

Истребители покружили над кораблями Крейса, но ничего не смогли сообщить бомбардировщикам, так как на сухопутных «Зеро» рации были сняты. Через пару минут в небе появился заблудившийся «Доунтлесс», который запросил пеленг и расстояние до ОС 17. Крейс ничего этого не знал, и бомбардировщик повернул на запад в Порт-Морсби.

В 14.15, когда эскадра находилась в 40 милях южнее прохода Жомар, радар «Чикаго» обнаружил еще одну группу самолетов на юго-западе, а потом третью — в 45 милях на северо-востоке. Не успел Крейс как-то отреагировать, западная группа вышла в атаку. Это были те самые торпедоносцы из Рабаула, которые попытались атаковать флагманский крейсер «Австралия». Зенитным огнем головной торпедоносцев был сбит, и действия японцев приняли хаотичный характер, к тому же они сбрасывали торпеды издалека, поэтому корабли союзников уклонились от них без особого труда, сбив в общей сложности 4 «Бетти». Но пилоты торпедоносцев доложили, что потопили линкор «Калифорния» и добились 2 попаданий в линкор «Уорспайт».

В 14.43 ОГ 17.3 была атакована горизонтальными бомбардировщиками, которые сбросили бомбы с большой высоты и добились только близких разрывов, хотя были уверены, что один из крейсеров загорелся. А в 14.57 Крейсу пришлось отражать атаку 3 американских бомбардировщиков В-17, эта стычка прошла без потерь с обеих сторон. В-17 охотились за конвоем, но атаковали соединение Крейса, пилоты целились в «Австралию», но положили бомбы рядом с эсминцем «Фаррагат», после чего командир группы с гордостью радиовал, что поджег один транспорт. Раздраженный и напуганный Крейс в 15.26 передал по радио Флетчеру, что больше не может действовать без воздушного прикрытия, и повернул на юг. Однако он действовал так, чтобы сохранить возможность перехвата любых японских кораблей, которые рискнут пройти через проход Жомар. Самое скверное, что на кораблях Крейса начало подходить к концу топливо, а Флетчер сохранял строгое радиомолчание, вынуждая Крейса блуждать в потемках.

Вскоре после 13.00 адмирал Такаги получил сообщение об эскадре Крейса, но ошибочно решил, что речь идет о главных силах американцев. По его прикидкам незадолго до заката эта эскадра могла оказаться в пределах досягаемости японских самолетов, поэтому он, в отличие от Флетчера, решил рискнуть атакой в сумерках. В 15.15 адмирал Такаги отправил на разведку 8 торпедоносцев, чтобы уточнить место американских авианосцев. К этому времени вернулась ударная группа, и уставших пилотов «обрадовали» сообщением, что им предстоит повторный вылет. Командовавший авианосцами адмирал Хара отобрал самых опытных пилотов, и в 16.15 взлетела группа из 12 пикировщиков и 15 торпедоносцев.

Как мы помним, американские авианосцы укрылись в зоне густой облачности, и японские самолеты их не нашли. И вот в тот момент, когда американцы уже поздравляли себя с успешным окончанием первого дня сражения, в 17.45 радар «Лексингтона» обнаружил японские самолеты примерно в 25 милях на юго-востоке. Через 2 минуты уже «Йорктаун» засек большую группу самолетов в 18 милях на юго-востоке. На истребителях воздушного патруля кончалось топливо, поэтому на перехват удалось направить только 4 «Уайлдкэ-та», зато авианосцы поспешно подняли еще 18 машин. Теперь в воздухе находились 30 истребителей, и Флетчер считал себя застрахованным от всяких неприятностей. На помощь улетевшей четверке были направлены еще 7 истребителей, которые, совместными усилиями, в последовавшем бою сбили 8 торпедоносцев и 1 пикировщик ценой потери 3 «Уайлдкэ-тов». Командиры японской авиагруппы приняли решение отказаться от атаки и возвращаться на авианосцы, самолеты сбросили свои бомбы и торпеды и легли на обратный курс. Американские истребители успели сесть на авианосцы еще до заката.

А вот далее произошел, наверное, самый громкий инцидент Тихоокеанской войны. Ни американцы, ни японцы его не отрицают, но никто не дал этим событиям разумного объяснения. В 18.50 три неизвестных самолета, включив ог-

ни, пролетели по правому борту «Йорктауна», один из них что-то даже просигналил морзянкой. Судя по всему, они готовились к посадке. Бдительный эсминiec «Дьюи» заметил, что самолеты имеют закругленные концы крыльев, и так как в этот момент в воздухе крутились только несколько «Уайлдкэ-тов» с характерными рублеными консолями крыльев, стало ясно, что это японцы. Эта тройка сделала круг, словно готовилась заходить на посадку, но тут сначала эсминцы, а за ними и крейсера открыли огонь и помешали неслышанному в истории морской войны эпизоду. Последними в дело вступили авианосцы, и при этом правобортная батарея «Йорктауна» «превратилась в маленький кратер».

Почему мы говорим, что эпизод не получил объяснения? Японские авианосцы в это время находились примерно в 100 милях к востоку от американских, но обратите внимание на два обстоятельства. Воздушный бой в сумерках, так дорого стоивший японцам, произошел тоже к востоку от ОС 17. То есть с учетом времени вылета, японские самолеты уже возвращались назад. Заблудившаяся троица появилась через час после боя. Где эти самолеты болтались так долго? Можно предположить одно: японская ударная группа во время полета развалилась на отдельные отряды, каждый из которых далее действовал сам по себе. Кстати, басня о том, что чуть ли не все 27 японских самолетов пытались сесть на «Йорктаун», она басня и есть. Точно таким же чистой воды вымыслом является утверждение Морисона, будто все уцелевшие японские самолеты были вынуждены садиться на воду, выработав топливо. Адмирал Хара вынужденно пошел на огромный риск, включив прожектора, чтобы принять самолеты, однако в данном случае риск оправдался. Мы приведем лишь один красочный пример, но не следует думать, что все японские летчики действовали так же плохо.

«Садиться на авианосец нелегко, особенно ночью. Среди пилотов, которые кружили, ожидая своего захода на посадку, было немало таких, чьи сердца бились чаще, потому что это была их первая ночная посадка. Мичман Исикава,

который пилотировал пикировщик, был из таких. Наконец он увидел сигнал, разрешавший ему посадку. Когда настала пора действовать, его опасения улетучились, и все внимание было поглощено управлением самолетом. Он развернулся в направлении кормы корабля, выровнялся и начал заход, стараясь удержать красные и зеленые огни на одной линии. Он выпустил закрылки и уменьшил скорость. Темный силуэт авианосца становился все больше, и огромная полетная палуба стала видна более отчетливо. Похоже, самолет имел слишком большую скорость.

Исикава выключил мотор и потянул ручку на себя. Он ощутил сильный толчок и еще услышал грохот и скрежет, прежде чем ужасный удар заставил его потерять сознание. Обманутый темнотой, он выключил мотор слишком рано, и его самолет просто рухнул вниз. Теперь он превратился просто в грудку скрученного металла с поломанными крыльями и оторвавшимся пропеллером. Из разбитых баков на палубу вытекал бензин. Луч прожектора нащупал то, что недавно было кабиной, и люди увидели среди обломков голову в летном шлеме. Палубная команда убрала эти бесформенные обломки, так как нужно было освободить путь. С громким плеском оставшиеся куски упали за борт, и теперь мог садиться следующий самолет».

Оба командующих немного поразмыслили над тем, а не дать ли врагу ночной бой, и оба от такой идеи отказались. В 21.51 Фитч даже передал по УКВ Флетчеру: «Присутствие вражеских самолетов во время посадки наших истребителей и анализ последних данных радара указывает, что вражеские авианосцы в 19.30 были примерно в 30 милях на западе». Правда, Фитч никогда не сказал ни слова, почему он ждал 2,5 часа, прежде чем передать Флетчеру эту важнейшую информацию. После этого Флетчер повернул на запад, а Такаги — на север, и началась подготовка к продолжению боя. Так завершился день, который все историки и адмиралы дружно называют «самым запутанным боем в мировой истории». Наиболее точное определение дала в 1943 году

комиссия штаба Объединенного Флота по изучению опыта войны: «Можно только пожимать плечами, глядя на эти повторяющиеся ошибки».

День 8 мая начался с поисков, при этом адмирал Такаги находился в более выгодном положении, чем Флетчер, так как ему снова помогали базовые гидросамолеты. Сильное волнение помешало Такаги использовать гидросамолеты крейсеров, поэтому в 06.15 с японских авианосцев на разведку взлетели 7 торпедоносцев для поиска на расстоянии 250 миль на юге и юго-западе, к которым присоединились 3 летающие лодки из Тулаги и 4 базовых бомбардировщика из Рабаула. Адмирал Флетчер на рассвете поднял 18 SBD, чтобы провести круговой поиск на расстоянии 200 миль. Объяснить это решение практически невозможно, ведь ни при каких обстоятельствах японцы не могли оказаться в юго-западном секторе от американских авианосцев. Впрочем, мы уже отмечали, далеко не все решения Флетчера имеют логические обоснования. Для лучшего понимания кое-каких дальнейших событий мы укажем, что за ночь теплый атмосферный фронт переместился, и зона облачности, которая накануне укрывала американцев, теперь висела над японскими авианосцами.

К рассвету на американских авианосцах имелись 117 исправных самолетов (31 истребитель, 65 пикировщиков и 21 торпедоносец), но если вычесть 18 разведчиков SBD, то для нанесения ударов по японцам остается несколько меньше. Следует обязательно отметить, что в этом сражении Флетчер достаточно оригинально использовал свои «Доунтлессы» — он ввел их в состав воздушного патруля для борьбы с японскими торпедоносцами. То есть, когда вы читаете описание этого боя, учтите — это не спонтанное решение пилотов, а приказ адмирала. Вот и теперь вернувшиеся разведчики должны были усилить прикрытие авианосцев с воздуха, а не атаковать японские корабли.

Первый звонок прозвенел в 08.02, когда радар «Йорктауна» обнаружил неизвестный самолет на расстоянии 18 миль. Но истребители не успели перехватить японский

разведчик, так как он вовремя удрал, однако теперь не оставалось сомнений, что ОС 17 обнаружено. Шерман мрачно предсказал, что вражеские самолеты следует ждать примерно в 11.00, и авианосцы будут атакованы с двух сторон по методу «молота и наковальни».

В 08.20 «Доунтлесс» с «Лексингтона», который пилотировал Джозеф Смит, сквозь разрыв в тучах заметил японские авианосцы. Он сообщил, что видит 2 авианосца, 4 тяжелых крейсера и 3 эсминца. Пилоты разведчиков, находившиеся в соседних секторах, тут же повторили эту радиограмму для большей верности. Согласно донесению Смита, вражеские авианосцы находились всего в 120 милях от американских, а в 08.37 прилетело новое, еще более неприятное сообщение: замечены вражеские авианосные самолеты. Однако в донесении Смита не был указан курс японцев, что было серьезным недочетом. Медлить было бы непозволительной роскошью, и в 09.00 начала взлет ударная группа «Йорктауна» — 6 истребителей, 24 пикировщика, 9 торпедоносцев, в 09.07 начали взлет самолеты «Лексингтона» — 9 истребителей, 15 пикировщиков, 12 торпедоносцев. Одновременно Флетчер приказал Фитчу принять на себя тактическое командование соединением, что стало для того неприятным сюрпризом. Флетчер объяснял это желанием «сократить объем переговоров между авианосцами и дать Фитчу полную свободу руководства авианосцами и их авиагруппами». Но, может быть, он просто хотел увильнуть от ответственности?

А тем временем выяснилось, что комедия ошибок продолжается. Лейтенант Диксон, пилотировавший один из разведчиков, по собственной инициативе решил проверить донесение Смита, и выяснилось, что на самом деле японские авианосцы находятся гораздо дальше — в 191 миле от ОС 17. Благополучно увильнув от «Зеро», Диксон в течение часа следил за японскими авианосцами, что было совершенно нетипично для американских пилотов 1942 года. Фитч получил возможность немного перевести дух, так как неприятный визит откладывался.

Для японцев утро тоже началось довольно нервно. Так как адмирал Иноуэ отсрочил высадку в Порт-Морсби до 12 мая, адмиралу Гото пришлось собирать рассеявшиеся по всему морю корабли. Транспортное соединение и силы прикрытия пока болтались возле острова Вудларк, выжидая, чем закончится битва авианосцев. Сам Гото с крейсерами «Кинугаса» и «Фурутака» пошел на соединение с авианосным соединением. Адмирала Такаги мучили дурные предчувствия, на авианосцах 5-й дивизии осталось всего 96 самолетов (38 истребителей, 33 пикировщика и 25 торпедоносцев), хотя накануне их было заметно больше, а главное — он потерял много опытных летчиков.

В 08.22 «Кейт» с «Сёкаку» под управлением унтер-офицера Кэндзо Канно обнаружил ОС 17. Авианосцы противников разделяли 210 миль. Кстати, Канно тоже ошибся с определением расстояния, но в другую сторону, так как указал 235 миль. «Журавли» немедленно подняли ударную группу — 18 истребителей, 33 пикировщика и 18 торпедоносцев, и Морисон это подтверждает. А теперь я очень рекомендую читателю решить небольшую арифметическую задачу. На двух японских авианосцах базировались 42 пикировщика «Вэл», 5 были сбиты при атаке «Симса» и «Неошо», еще 12 сели вечером на воду, сколько осталось? Правильно, 5 плюс 12 да плюс 33 всегда равнялось 42.

Перед тем, как перейти к описанию воздушных атак, нам придется сравнить доктрины американского и японского флотов. Американские корабли следовали в кольцевом ордере на относительно небольшом расстоянии, так что при необходимости они могли поддержать друг друга огнем. Японцы придерживались прямо противоположных взглядов — при воздушной атаке корабли охранения расходились в стороны, чтобы дать авианосцам полную свободу маневрирования. Однако не следует думать, что американцы считали сохранение ордера обязательной задачей. Командир авианосца мог маневрировать, как считал нужным, чтобы уклоняться от бомб и торпед, а задачей кораблей охранения было вовремя убрать у него с дороги.

Первыми в 10.32 вышли на цель пикировщики «Йорктауна», которым пришлось ждать свои торпедоносцы, чтобы провести скоординированную атаку. Хотя японские авианосцы действовали совместно, тем не менее они разошлись на достаточно большое расстояние, разделив силы эскорта. «Дзуйкаку» укрылся во внезапно налетевшем дождевом шквале, забрав с собой оба крейсера адмирала Такаги и 3 эсминца, а «Сёкаку» отстал от него на 9 км, оставшись в компании всего 3 эсминцев. Дело в том, что крейсера адмирала Гото, в свою очередь, отстали от «Сёкаку» еще на 8 км.

Воздушный патруль из 16 «Зеро» не сумел остановить американские самолеты, и пикировщики «Йорктауна» атаковали «Сёкаку», всадив в него 2 бомбы. Хотя, если учесть, что в атаке участвовали 24 пикировщика, результат получился совсем не впечатляющий. 9 «Дивастейторов» честно сбросили торпеды, целясь в этот же авианосец, но сделали это на слишком большой дистанции и успеха не имели. Укажем, что американские летчики претендовали на 6 бомбовых и 3 торпедных попадания. Самолеты «Лексингтона» объявились только полчаса спустя, они добились еще одного попадания 1000-фн бомбы. Как и ранее, все 11 торпед прошли мимо, что оказалось неприятным сюрпризом для американцев. Впрочем, и того, что получил японский авианосец, оказалось вполне достаточно. Корабль больше не мог ни поднимать, ни принимать самолеты, и с разрешения командования он, в сопровождении эсминцев «Усио» и «Югурэ», отправился на Трук. Но на этом приключения «Сёкаку» не завершились. На обратном пути он был вынужден следовать полным ходом, чтобы уклониться от американских подводных лодок, которые стремились добить поврежденный корабль. Это не прошло даром. В Филиппинском море поврежденный «Сёкаку» попал в шторм, удары волн еще больше расшатали поврежденную носовую часть, и он принял столько воды, что едва не перевернулся. Впрочем, его время пока еще не пришло.

Если поверить японским пилотам, то окажется, что они уничтожили почти всю американскую ударную группу, сбив 39 самолетов, и потеряли всего 2 «Зеро». На самом же деле

потери американцев были минимальными — 2 SBD и 3 F4F, плюс еще несколько самолетов «Лексингтона», попавших в грозу. Обратите внимание, не было сбито ни одного «устаревшего и неуклюжего» TBD, так как истребители прикрытия сработали на отлично. И еще — ни один самолет не был сбит зенитным огнем. Жаль, что о таких деталях забывают, когда начинают анализировать тот же самый бой при Мидуэе.

Японские самолеты были обнаружены радаром «Лексингтона» в 10.55 на расстоянии 68 миль, после чего на перехват были направлены 9 истребителей. Главную угрозу представляли торпедоносцы, поэтому американцы попытались в первую очередь перехватить именно их. Однако система наведения истребителей еще не была отработана, поэтому остановить японцев не удалось, хотя в бой ввязались даже 8 «Доунтлессов», изображавшие «противоторпедоносный патруль». Впрочем, 4 торпедоносца все-таки были сбиты, зато остальные прорвались, хотя атака получилась несколько сумбурной. Кстати, при ее отражении американские авианосцы тоже разделились, честно поделив эскорт пополам: каждому досталось по 6 кораблей.

4 торпедоносца атаковали «Йорктаун», который уклонился от сброшенных торпед, а вот громоздкий «Лексингтон» этого сделать не сумел. 13 торпедоносцев зажали его в клещи, и авианосец получил 2 торпеды в левый борт. Сами по себе попадания для такого большого корабля были не слишком опасными, он даже сохранил скорость 24 узла, однако более опасными оказались совсем незаметные на первый взгляд последствия взрывов. Треснули цистерны с авиабензином, и бензиновые пары начали распространяться по соседним отсекам. Собственно, экипаж этого даже и не заметил.

Японские пикировщики перед атакой набрали высоту и начали пикировать с 14000 футов, задержавшись на 3 или 4 минуты против торпедоносцев. Кстати, это противоречило всем теоретическим постулатам, ведь именно пикировщики должны были отвлекать на себя внимание истребителей и зе-

ниток, чтобы проложить дорогу торпедоносцам. Однако, как мы видим, даже опытные японские пилоты не сумели организовать атаку как положено. 19 пикировщиков «Сёкаку», атаковавшие «Лексингтон», сбросили свои бомбы без помех, добившись 2 попаданий, однако они оказались не слишком серьезными. Интересно, что командир авианосца капитан 1-го ранга Шерман с неизвестной целью решил оставить, мягко говоря, неточные мемуары, он писал: «Лексингтон» получил попадания пяти бомб. В левый борт попали и взорвались две торпеды. Фонтаны воды от трех разорвавшихся рядом с кораблем бомб, залившие палубу, сначала также были приняты за следствие попадания торпед, но последующий осмотр этого не подтвердил». Побойтесь бога, когда японцы пишут про 5 попаданий — это полбеда, но когда то же самое пишет командир корабля... Большинство источников склоняется к 3 попаданиям, но подтвержденными считаются только 2 — в левый носовой орудийный спонсон и в трубу.

В 11.24 пикировщики «Дзуйкаку» атаковали «Йорктаун», но нарвались на пару «Уайлдкэтов», и из 14 бомб лишь одна попала в цель. Правда, от близких разрывов пострадал корпус авианосца ниже ватерлинии. Была распорота топливная цистерна, и за кораблем волочился длинный нефтяной хвост. Люди, стоявшие на мостике авианосца, с чистым сердцем заявляли, что 6 бомб пролетели не далее чем в одном футе от них, ну просто рукой потрогать можно было. Единственная попавшая в корабль бомба упала в 15 футах от мостика и взорвалась на четвертой палубе, но вспыхнувший пожар был быстро потушен.

И вот здесь просто нельзя удержаться от соблазна с треском разоблачить буржуазного фальсификатора адмирала Морисона. В 1949 году он писал свою фундаментальную «Историю операций военного флота США во Второй мировой войне» по боевым донесениям, в которых слишком много неточностей, это естественно. Конечно, если написать, что авианосец был атакован целыми 8 торпедоносцами, то бой будет выглядеть ровно в два раза героичнее. Но утверждать, что в «Йорктаун» всадили 800-фн бомбу, как-то даже непри-

лично, а ведь уже из технических обзоров 1943 года видно, что таких бомб у японцев просто не было. В лучшем случае речь могла идти о 800-кг бомбах, хотя несчастный «Вэл», если ему подвесить такую бомбу, просто не взлетит. И не знать этого Морисон не мог. Не мог, но ведь написал...

Японские пилоты завершили атаку в полной уверенности, что нанесли смертельные повреждения обоим американским авианосцам. Но на этом их испытания не завершились, на выходе из атаки их уже поджидали жаждущие мести «Уайлдкэты» и «Доунтлессы». Итог — 6 американских и 5 японских самолетов сбиты. На обратной дороге ударные группы встретились, что привело к новым воздушным боям и новым потерям. Именно в такой стычке погиб командовавший атакой капитан-лейтенант Такахаси, командир авиагруппы «Сёкаку».

Посадка на авианосцы поврежденных самолетов еще больше сократила численность ударных групп. Самолетам «Сёкаку» пришлось садиться на «Дзуйкаку», причем для того, чтобы побыстрее очистить место, еще несколько самолетов пришлось просто сбросить за борт. Это лишний раз доказывает, что не так уж хорошо обстояло дело с обеспечением летных операций на авианосцах.

В результате командир 5-й дивизии авианосцев контр-адмирал Хара доложил адмиралу Такаги, что у него осталось лишь 36 исправных самолетов и ни о каком продолжении операции не может идти и речи. «Дзуйкаку» еще был способен прикрыть сам себя, но защитить десантное соединение он уже не мог. В результате адмирал Иноуэ отозвал транспорты в Рабаул и приказал отложить операцию МО. Впрочем, японцы не слишком огорчались, так как были уверены, что потопили оба американских авианосца, Такаги в 15.00 доложил об этом в Рабаул. Он несколько поторопился, и это заблуждение очень дорого обошлось японцам буквально месяц спустя.

У американцев тоже возникли некоторые проблемы с приемом самолетов, но единственное бомбовое попадание в «Энтерпрайз» не слишком осложнило ему жизнь. Сказался недостаточный вес японских бомб, небольшую пробоину в полетной палубе удалось залатать достаточно

быстро, и авианосец мог действовать дальше. Поэтому сразу встал вопрос о повторной атаке, ведь оставался еще один японский авианосец, но тут же нашлась масса веских возражений. Хотя было сбито совсем немного самолетов, многие получили серьезные повреждения и не могли немедленно взлететь. Вдобавок сказались бездумные атаки накануне, на авианосце остались всего 7 торпед! В результате атаку решили отложить, но не отменили совсем. Флетчер решил временно отойти, забрать себе часть самолетов «Лексингтона» и возобновить бой, отправив «Лексингтон» на ремонт.

Увы, «Лексингтон» никуда из Кораллового моря не ушел. Совсем маленькая трещинка в цистерне, совсем коротенькое замыкание в электромоторе, и в 12.47 огромный авианосец буквально подпрыгнул от страшного взрыва. А затем взрывы начали следовать один за другим, пожары приняли неконтролируемый характер, и судьба корабля была решена. Корабли сопровождения сняли команду, и в 19.15 эсминец «Фелпс» 5 торпедами отправил на дно пылающую руину, еще недавно бывшую великолепным кораблем. Тот же самый Морисон пишет: «Контр-адмирал Том Кинкейд, который руководил спасательными операциями, показал способности, которые потом помогли ему стать одним из наших лучших адмиралов». Сомнительный комплимент, хотя организовывать эвакуации и отступления тоже нужно уметь.

8 мая адмирал Ямамото приказал адмиралу Иноуэ повернуть свои силы обратно, уничтожить американские корабли и завершить операцию по захвату Порт-Морсби. Честно говоря, Иноуэ более трезво смотрел на ситуацию, потому что он не стал в очередной раз поворачивать транспорты, а лишь приказал отрядам Гото и Такаги прочесать Коралловое море, однако новых столкновений не произошло. 9 мая ОС 17 покинуло Коралловое море и пошло на восток, Нимиц приказал «Йорктауну» как можно быстрее возвращаться в Пёрл-Харбор.

А теперь сравним потери противников в авиации. Американцы потеряли 56 самолетов, из которых 34 затонули вместе с «Лексингтоном». Чисто боевые потери составили

всего 20 самолетов. У японцев были сбиты 37 самолетов, еще 25 машин погибли в результате полученных повреждений, то есть они потеряли заметно больше американцев.

В общем, как сейчас принято говорить, японцы одержали тактическую победу, зато американцы — стратегическую. Так оно было или нет — пусть каждый решает сам. Но что совершенно точно — огненные буквы на стене возгласили: Тэкел.

ВИРТУАЛЬНАЯ РЕАЛЬНОСТЬ НОМЕР ДВА

Адмирал Хара был очень недоволен. Мало того, что его авианосцы вывели из состава Кидо Бутай и отправили в какую-то гнилую дыру на Труке, мало того, что ему приказали поддерживать затеянную армией операцию, так еще собственное командование, что называется на ровном месте, отыскало дополнительную боевую задачу — доставить в Рабаул несколько истребителей, словно они сами не сумеют туда перелететь. Но вице-адмирал Цукахара, как обычно, начал доказывать, что пилоты береговых частей не обучены полетам над морем, что на истребителях нет раций (а кто просил снимать?) и что вообще «Журавли» сделают это мимоходом, направляясь на юго-восток для выполнения основной задачи — захвата Порт-Морсби. Вдобавок командовать соединением назначили вице-адмирала Такаги, который, может и был неплохим адмиралом, но что командир дивизии крейсеров понимает в тактике авианосных боев? Короче, неприятности громоздились одна на другую, а последний подарок поднесла погода, из-за которой авианосцы уже почти весь день 2 мая бессмысленно болтались в море севернее Соломоновых островов. Штормовой ветер и сплошная облачность не позволяли поднять самолеты, и авианосцам оставалось только ждать неведомо чего. Между прочим, это ожидание ломало график операции МО.

Поэтому адмирал Хара не слишком удивился, когда с флагмана Такаги крейсера «Мьёко» прожектором передал: «Курс юго-восток, скорость 15 узлов». Судя по всему, адмиралу Такаги тоже не улыбалось отвечать за возможные

накладки в ходе операции по захвату Порт-Морсби, которая считалась важным звеном в мероприятиях по созданию южного фаса оборонительного периметра империи. Конечно, командование Объединенного Флота прохладно относилось к ней, считая более важным подготовку к генеральному сражению у Мидуэя, однако спорить с Морским генеральным штабом не желал никто. В конце концов, потерянные несколько часов можно компенсировать, просто увеличив скорость, а истребители доставить в Рабаул уже на обратном пути. Ведь не будут же эти шторма длиться бесконечно?

Вот так к рассвету 4 мая 5-я дивизия авианосцев оказалась чуть севернее Малаиты, когда совершенно неожиданная радиограмма встряхнула соединение, словно удар электрического тока. Американские авианосные самолеты атаковали корабли, стоящие в гавани Тулаги! Собственно, «корабли» — это было сказано слишком сильно, ~~пара~~ устаревших эсминцев, транспорты и минный заградитель. И все-таки нельзя было бросать их на произвол судьбы, тем более что призывы о помощи, отправленные адмиралом Симой, уже переполошили все командование от Рабаула чуть ли не до Токио. Вдобавок адмирал Хара увидел отличную возможность нанести внезапный удар американцам, которые, судя по всему, даже не предполагали, что японские авианосцы могут находиться где-то поблизости.

Не теряя ни минуты, он передал прожектором на «Мьёко»: «Рекомендую немедленно поднять разведчики». После короткого обмена сигналами Такаги понял замысел Хары. Разведку следовало вести именно гидросамолетами, чтобы не выдать противнику присутствие авианосцев. В конце концов, эти гидросамолеты могли прилететь из Тулаги. Поэтому уже через 20 минут в воздух с катапульт крейсеров поднялись 4 самолета с приказом проверить район к югу от Гуадалканала. Хара предположил, что американцы, в отсутствие реального противника, постараются атаковать со всеми удобствами и подойдут максимально близко к своей цели. Одновременно он приказал оружейникам и механикам срочно готовить к вылету самолеты «Сёкаку» и «Дзуйкаку»,

которые он решил поднять, не дожидаясь сведений разведчиков. В результате к 09.15 в воздухе находились 18 истребителей, 35 пикировщиков и 25 торпедоносцев ударной группы, которой командовал капитан-лейтенант Такахаси, командир авиагруппы «Сёкаку». Несмотря на полную уверенность, адмирал Хара все-таки решил оставить половину своих истребителей для защиты авианосцев, мало ли с какими случайностями можно столкнуться. Описав круг над соединением, ударная группа взяла курс на юг, следом за разведчиками. Теперь оставалось только ждать.

Как выяснилось довольно быстро, адмирал Хара все угадал абсолютно точно. В 10.27 гидросамолет с «Хагуро» обнаружил американские корабли немного южнее Гуадалканала, то есть ударной группе предстояло пролететь около 250 миль, чтобы атаковать противника. Для ударных самолетов с бомбами и торпедами дальность была почти предельной, но особых тревог все-таки не вызывала. К радости Хары, оказалось, что в составе эскадры имеется только один авианосец, что делало его легкой добычей. Хотя, разумеется, лучше было бы покончить со всеми проблемами разом, потопив и второй, который, по данным разведки, тоже находился где-то в Коралловом море. Пилот гидросамолета по собственной инициативе продолжил слежение за противником, хотя это ему дорого обошлось. Примерно через полчаса американские истребители сумели-таки перехватить разведчик и после пары очередей он, обжаренный пламенем, рухнул в море.

Но это уже решительно ничего не меняло, так как в 11.35 лейтенант Окадзима, возглавлявший истребители прикрытия, заметил на горизонте американское соединение. Американцы были застигнуты в самый неподходящий момент. Получив донесение пилотов о результатах первой атаки Тулаги, адмирал Флетчер принял решение повторить налет, ведь крейсера противника почти не пострадали, к тому же несколько кораблей успели выйти из гавани и сейчас пытались удрать на север по Слоту. И сейчас механики «Йорктауна» заправляли и вооружали пикировщики без особой спешки, скажем прямо.

Тем более неприятным стало сообщение операторов радара — появились неизвестные самолеты. Единственное, что было в пользу Флетчера — исходя из предположения, что сопротивления в воздухе не будет, он оставил все свои истребители на авианосце. Воздушный патруль состоял из 6 «Уайлдкэтов», которые лениво кружили над «Йорктауном», но остальные истребители стояли в готовности на полетной палубе. Как только было получено предупреждение, Флетчер приказал поднять в воздух все готовые истребители, что было исполнено немедленно. В горячке стартовала даже пара «Доунтлессов», пилоты которых поспешили избавиться от бомб сразу после взлета. Эти взрывы вызвали припадок нервной горячки у зенитчиков, открывших беспорядочную пальбу.

Воздушный бой начался примерно в 20 милях от ОС 17. Хотя японских истребителей было больше (18 против 16), они не сумели остановить все «Уайлдкэты». Большинство из них было сковано боем с «Зеро», одинаково неприятным для обеих сторон. Американцы выяснили, что маневренный «Зеро» никаких не желает попадать на перекрестие прицела, а японские пилоты, избалованные легкими победами первых месяцев войны, обнаружили, что могут столкнуться с противником, который им почти не уступает. К тому же «Уайлдкэт» оказался неприятно живучим самолетом. В общем, в бою были сбиты 4 японских истребителя и 7 американских, что, пожалуй, можно занести в актив американцам.

Но главным было другое — 3 истребителя под командованием лейтенанта МакКормака проскочили к летящим на малой высоте торпедоносцам и атаковали их. Под удар попала эскадрилья «Сёкаку», которая потеряла 4 самолета, в том числе и командира эскадрильи лейтенанта Итихару.

Впрочем, такие потери не могли остановить японцев, и незадолго до полудня первый «Вэл» вошел в пике. Людям, стоявшим на мостике «Йорктауна», показалось, что японские пилоты в качестве точки прицеливания выбрали именно мостик, хотя в таких атаках всегда целятся в центр полетной

палубы. Американцы потом вспоминали, что на авианосце обрушилась буквально лавина пикировщиков, хотя эскадрилья «Дзуйкаку» намеренно задержалась с атакой, чтобы дожидаться результатов удара самолетов «Сёкаку».

Энергично маневрируя, капитан 1-го ранга Бакмастер сумел увернуться от первых 4 бомб, но всякому везению однажды приходит конец, и пятая бомба врезалась в полетную палубу всего в 5 метрах левее от мостика. Она пробила несколько палуб и взорвалась, временно выведя из строя пару котлов. Почти сразу последовали еще 3 попадания — в кормовой элеватор, в «чикагское пианино» прямо перед мостиком, в левый носовой спонсон и снова в центр полетной палубы. Авианосец окутался клубами густого черного дыма, в котором мелькали языки пламени. В результате атака торпедоносцев превратилась в детскую задачу. Потрепанная эскадрилья «Сёкаку» выполнила все как на учениях — 6 самолетов зашли с правого крамбола, а 4 — с левого. Почти потерявший управление «Йорктаун» не имел никаких шансов уклониться и получил по 2 попадания в каждый борт. Авианосец окончательно потерял ход и стоял на месте, раскачиваемый взрывами. «Йорктауну» еще повезло, что буквально за полчаса до атаки он успел поднять вторую волну, иначе застигли бы в момент перевооружения и заправки самолетов, что было бы гораздо хуже. Самолеты противников разминулись в воздухе по достаточно простой причине — американцы летели точно на север, даже чуть склоняясь к западу, тогда как японцы следовали курсом SSW.

Капитан-лейтенант Такахаси резонно заключил, что авианосец свое получил, и приказал самолетам «Дзуйкаку» заняться крейсерами сопровождения. Удача сопутствовала японцам и здесь. Тяжелый крейсер «Астория» получил 2 попадания бомбами, а вдобавок еще и 2 торпеды, и тоже потерял ход. Случайное попадание бомбы в эсминец «Хамманн» особого вреда не причинило, хотя была уничтожена одна 127-мм установка и погибли более 20 человек.

Адмирал Флетчер перенес свой флаг на крейсер «Честер», и сейчас ему предстояло принять сложное решение. Что делать с поврежденными кораблями? Что делать с оставшимися без приюта самолетами второй волны? Немного поколебавшись, он приказал снять команду с поврежденных авианосца и крейсера и добить их торпедами. Самолетам «Йорктауна» было приказано завершить атаку, несмотря ни на что, после чего садиться у южного берега Гуадалканала организованным порядком. Адмирал обещал после наступления темноты прислать 2 эсминца, которые заберут летчиков. Взбешенные пилоты американских пикировщиков потопили минный заградитель «Окиносима» и транспорт «Адзумасанмару» вдобавок к уничтоженному в ходе первого налета эсминцу «Кикуцуки», но это было слабым утешением.

Так завершилось это неожиданное морское сражение у Гуадалканала. Его последствия всем хорошо известны. Японцы высадили десант в Порт-Морсби и даже сумели занять город, но вот удержать его оказалось гораздо сложнее. Австралийцы, решив, что возникла прямая и непосредственная угроза континенту, быстро подготовили контрдесант и уже через неделю выбили японцев, так и не успевших закрепиться. Главной причиной окончательного провала операции МО стало отсутствие авиационной поддержки. Авиагруппы «Сёкаку» и «Дзуйкаку» понесли большие потери в боях с австралийской базовой авиацией во время налетов на Куктаун и Таунсвилл, вдобавок ночью 10 мая один из прославившихся позднее «Черных котов» — ночной вариант «Каталины» — очень удачно всадил бомбу в носовой элеватор «Сёкаку», выведя авианосец из строя. Японцам еще повезло, что они сумели улизнуть без потерь, так как рядом рыскал «Лексингтон». Но даже этого хватило, чтобы 5-я дивизия авианосцев пропустила решающее сражение у атолла Мидуэй.



Сражение при Мидуэе

НЕ РОЙ СЕБЕ ЯМУ, ДРУГОЙ СДЕЛАЕТ ЭТО НЕ ХУЖЕ

Про Мидуэй написано такое огромное количество книг, что, приступая к этой теме, невольно испытываешь некоторую неловкость, можно вспомнить хотя бы последнюю книгу Питера Смита об участии пикировщиков «Доунтлесс» в этой битве, которая вышла буквально в прошлом году. Но, с другой стороны, слова из песни не выкинешь, и волей-неволей приходится говорить об этом судьбоносном (тьфу, привязалось же дурацкое словечко к языку!) сражении. Тем более что поговорить есть о чем, и далеко не все аспекты боя столь кристально прозрачны, как это представляется на первый взгляд. Вдобавок некоторые авторы, скажем, Паршалл и Тулли, в желании доказать справедливость своих постулатов откровенно перегибают палку. Можно даже поставить перед собой безнадежную задачу — провентилировать мозги многочисленному племени альтернативщиков, многие годы с упоением обсасывающих варианты сокрушительной победы адмирала Ямамото.

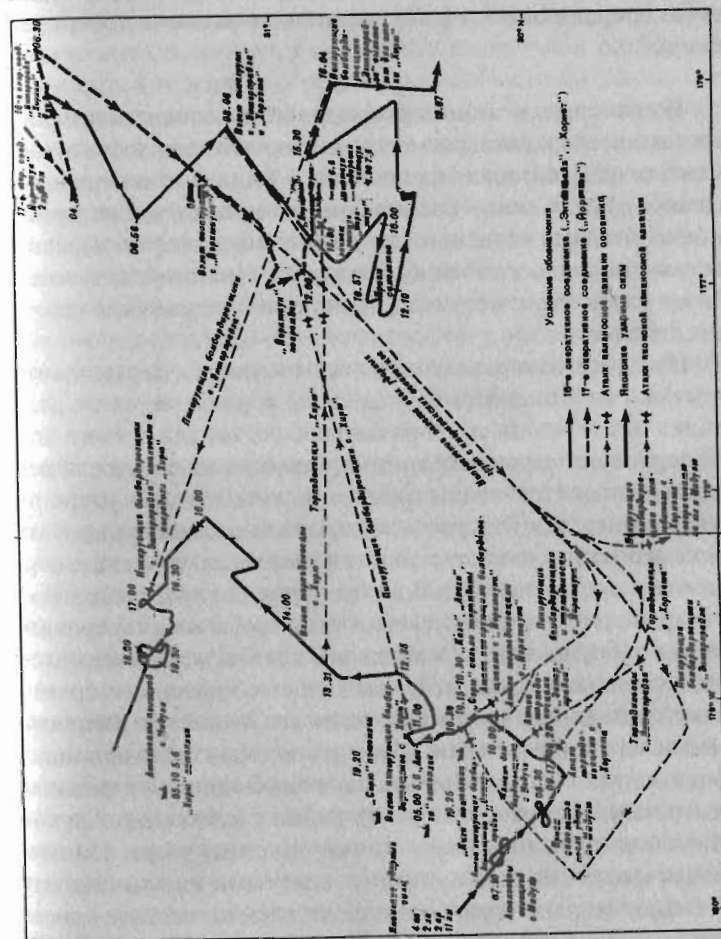
Но оставим шутки и начнем говорить серьезно. К лету 1942 года на Тихом океане сложилась ситуация, которая в равной степени не удовлетворяла ни одного из противников. Адмирал Ямамото жаждал уничтожить остатки американского флота в генеральном сражении, но американцы упрямо не желали ввязываться в бой, который мог стать для них гибельным. Тогда адмирал предложил простую идею —

нанести удар в таком пункте, потерять который американцы не могут себе позволить. В результате волей-неволей американский флот просто будет вынужден вступить в сражение, которое, как рассчитывал Ямамото, станет решающим. В качестве такого пункта был выбран атолл Мидуэй, лежащий почти посреди Тихого океана. И вот здесь японцы допустили первую из ошибок, сильно переоценив значение, которое придавали американцы Мидуэю и Алеутским островам. На всем Тихом океане был, пожалуй, единственный пункт, потеря которого для американцев действительно была недопустима — это Гавайские острова. Все остальное было лишь мелким недоразумением, которое с течением времени легко устранялось. И если бы американцы не располагали сведениями о японских планах, Мидуэй в том формате, в каком он имел место, наверняка не состоялся бы. Адмирал Нимиц спокойно мог подождать пару месяцев и потом выбить японцев с острова. Впрочем, на захват японцами Уэйка они не обратили никакого внимания, ведь противник никак не мог использовать эти пункты.

Но одного желания Ямамото было мало, в это время в Токио полыхал трехсторонний спор между командованием Объединенного Флота, Морским генеральным штабом и армией относительно направления следующего удара. Сам спор заслуживает отдельной книги, мы же ограничимся коротким замечанием, что Ямамото, спекулируя угрозой своей отставки, сумел нейтрализовать своих противников и даже заручился некоторой поддержкой со стороны армии, выделившей для операции десантный отряд полковника Итики. Итак, первый шаг в пропасть был сделан именно 5 апреля 1942 года, когда были утверждены операции MI и AL — высадки на Мидуэе и Алеутских островах, причем вторая не имела никакого отношения к Мидуэю. А еще в обмен на согласие с планом Ямамото от адмирала потребовали поддержать операцию MO. К чему это привело, мы уже видели.

Жажда генерального сражения еще более подогревалась последними рейдами американских авианосцев, доказавших, что они могут наносить не только болезненные,

но и унижительные удары. Бой в Коралловом море вынудил японцев отложить операцию MO — захват Порт-Морсби, а рейд Дулитла показал, что и территория Японии не является чем-то неприкосновенным. Кстати, утверждения некоторых историков, будто этот налет стал для японцев полной неожиданностью, не вполне точны, если мы вспом-



Бой у атолла Мидуэй 4 июня 1942 года

ним хронологию, то окажется, что план операции MI был утвержден 16 апреля, а налет состоялся только 18 апреля. В своих дневниках адмирал Угаки о подобной опасности писал буквально в самом начале войны, поэтому, скорее всего, для командования японского флота стало неожиданностью то, что американцы все-таки решились на столь дерзкую операцию. Этот рейд лишь окончательно прекратил споры.

И сейчас, переходя к рассмотрению японского плана операции, мы и постараемся доказать, что все рассуждения мечтателей в погонах (из японского Морского генерального штаба) и без погон (из клубов альтернативной истории) о некоей победе японского оружия не имели под собой решительно никаких оснований. Напротив, японцы еще должны были радоваться, что они в битве при Мидуэ отделались так дешево.

Наверное, я выразился не совсем точно, когда сказал, что первый шаг в пропасть был сделан 5 апреля, на самом деле японцы совершили его гораздо раньше, когда в основу своей стратегии положили принцип дробления сил. Если вся европейская стратегия строится на том, что для удара по шверпункту, как говорят немцы, нужно сконцентрировать максимальные силы, то стратегия азиатская, уходящая корнями в измышления Сун Цзы, предполагает прямо обратное. Раздробить и рассредоточить силы, чтобы ввести противника в заблуждение, обмануть его и добиться своих целей минимальными усилиями. Увы, при столкновении с прямолинейным европейским подходом эти азиатские хитрости чаще всего терпели крах. Шахматы всегда считались моделью вооруженного конфликта, так вот, об одном из страшных разгромов, которые регулярно учинял Александр Алехин Нимцовичу, было сказано примерно следующее: Нимцович привык мыслить пунктами и другими позиционными категориями, маневрировать, фехтовать на шпагах — а его в нарушение всех «приличий» просто поколотили дубиной! Вот и в данном случае в своем стремлении переманевриро-

вать противника Ямамото явно перегнул палку. Он создал такую сложную структуру, что даже просто разобраться в ней стоит большого труда.

Большинство авторов любят говорить о том, что японцы имели подавляющее превосходство в силах, но при этом прибегают к различным подтасовкам. То в состав «более чем 200 кораблей» включают подводные лодки, хотя речь идет о бое авианосцев, то плюсуют силы, выделенные для Алеутской операции, в то же время старательно забывая американские силы, находившиеся в этом районе. Если же говорить коротко, японцы обладали некоторым превосходством, отнюдь не решающим, и лишь в линкорах это превосходство было абсолютным (у американцев не нашлось ни одного). Однако стараниями Ямамото это превосходство было не только ликвидировано, но даже перешло к американцам. Скажем, Норман Полмар в своей книге утверждает, что силы японцев были разделены на 4 соединения. Как бы не так! Если посмотреть на карты, которые обычно гораздо честнее авторов, то мы увидим, что Ямамото раздробил свои силы более чем на 10 отдельных отрядов, причем еще больше усугубил ошибку, развернув их так, что ни один отряд не мог прийти на помощь другому в случае необходимости, поскольку они были разбросаны по всей северной части Тихого океана. Наглядным примером стало расположение линкоров Ямамото в 300 милях позади авианосцев Нагумо, в результате чего японский командующий мог лишь беспомощно следить за разгромом Кидо Бутай. И каждый из этих 10 отрядов, за исключением соединения адмирала Нагумо, был слабее американских соединений, какое уж тут превосходство?

Но самым опасным было положение отряда вице-адмирала Такасу, который должен был «прикрывать» высадку на Алеутах. Он состоял из 4 старых линкоров, 2 легких крейсеров и 12 эсминцев и действовал в полном отрыве от остальных сил. Если бы американские авианосцы нанесли удар по нему, получился бы второй Пёрл-Харбор, только в открытом океане, где поднимать затонувшие линкоры крайне затруднительно. Впрочем, к плану операции AL мы еще вернемся.

Отчасти это объяснимо, ведь японцы полагали, что американцам просто нечего противопоставить этим силам. Они искренне считали, что в Коралловом море потоплены оба американских авианосца. «Саратога» якобы получила 9 торпедных и не менее 7 бомбовых попаданий, а «Йорктаун» — 3 торпедных и не менее 8 бомбовых попаданий. Увы, летчики сильно преувеличили свои достижения, а разведка их не поправила, не в первый и далеко не в последний раз подставив Объединенный Флот. Судя по всему, Ямамото искренне верил, что ему придется встретиться не более чем с 2 американскими авианосцами, а в таком случае — зачем ненужная осторожность?

Если же говорить о плане сражения, который подготовил штаб Ямамото, то впору схватиться за голову, настолько сложным и запутанным он был, а вдобавок еще и предельно легкомысленным. Однако в нем совершенно явно просматривается одна характерная черта — Ямамото по-прежнему верил в то, что главной силой флота являются линкоры, и весь план операции построил из расчета на классическую артиллерийскую дуэль «старых бегемотов». Собственно, отдельные намеки на это проскакивали и ранее, но сейчас мы прямо назовем кошку кошкой, потому что это поможет развеять один из самых древних и самых распространенных мифов Тихоокеанской войны.

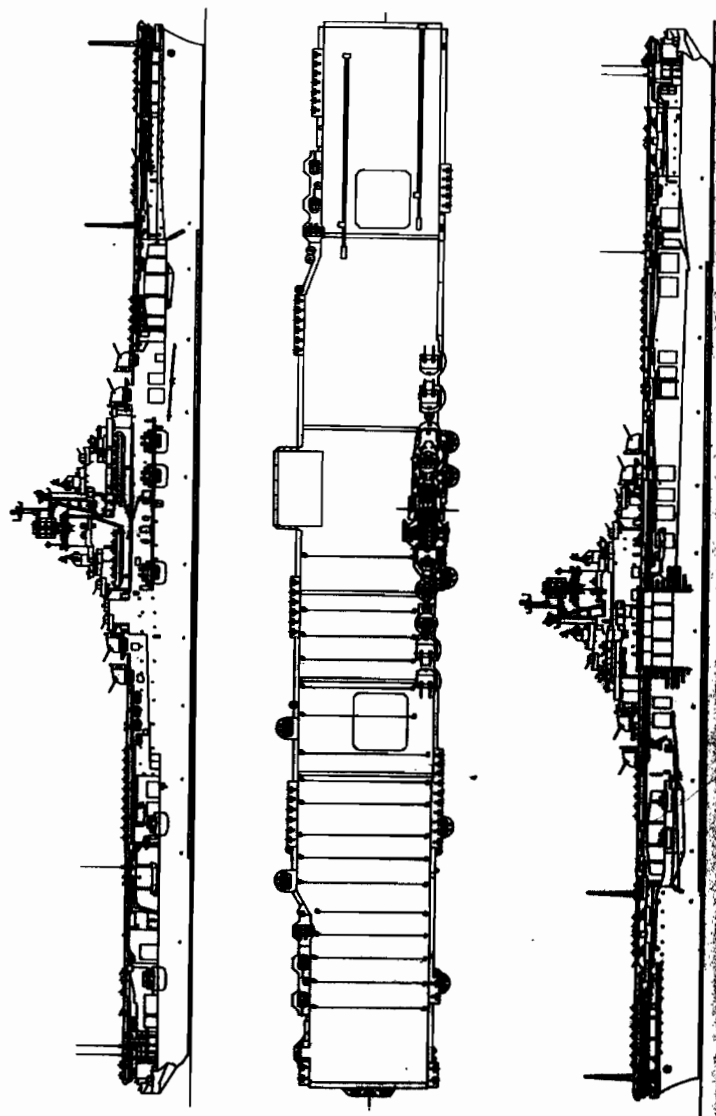
По мнению Ямамото, американцы могли появиться у Мидуэя только после того, как высадка уже состоится. После захвата острова соединение Нагумо должно было отойти примерно на 500 миль к северо-востоку от Мидуэя, а линкоры Ямамото по-прежнему должны были держаться в 300 милях западнее. Как только будет обнаружен противник, линкоры адмирала Такасу полным ходом пойдут на соединение с Ямамото, а соединение адмирала Кондо должно постараться заманить американцев прямо под пушки линкоров Главных сил. Вам это ничего не напоминает? Правильно, именно так действовали оба противника в Ютландском сражении. А что Нагумо? Его главной задачей было ослабить американский флот предварительным

ударом, а потом не путаться под ногами у своих линкоров. При этом участие в решающем бою авианосцев 4-й дивизии не предусматривалось.

При составлении плана Ямамото допустил еще одну грубую ошибку. Он предполагал **совершенно обязательным** участие в операции всех сохранившихся американских линкоров с их парадной скоростью 21 узел. Наиболее вероятной считалась диспозиция совершенно аналогичная той, которую он выбрал для своего флота — линкоры позади авианосцев. Кстати, это многое объясняет в плане операции М1. А вот предположить, что противник способен вообще отказаться от привлечения линкоров, Ямамото не сумел.

Здесь мы должны сказать несколько слов об операции AL. Сказку о том, что она была задумана в качестве отвлекающей, японцы сочинили уже после войны, чтобы хоть как-то оправдать бессмысленный разброс своих сил. На самом деле она проводилась совершенно независимо от операции М1 по инициативе начальника Морского генерального штаба адмирала Нагано и была навязана адмиралу Ямамото, как чуть ранее была навязана операция МО. То, что налет на Датч-Харбор состоялся за день до атаки Мидуэя, было непредвиденной случайностью, так как в самый последний момент выход в море соединения Нагумо был задержан на сутки. Поэтому японцы никого и никуда не собирались отвлекать. Кстати, представим себе, что сие действо якобы было задумано. И что получилось бы в результате? Американские авианосцы, направляясь к Алеутским островам, в самый нужный момент оказались бы в самом нужном месте и сумели бы внезапно атаковать соединение Нагумо, благо искать его не требовалось — эту задачу решали самолеты с Мидуэя.

Словом, чтобы пересчитать все ошибки японского командования, не хватит пальцев. Впрочем, американцы тоже оказались не без греха. Зная японские планы, адмирал Нимиц сделал почти все возможное, чтобы собрать все имеющиеся силы. Эпопею с ремонтом «Йорктауна» можно пересказывать бесконечно, и мы лишь упомянем, что



Американский авианосец типа «Эссекс»

ремонт, на который в нормальных условиях требовалось 90 дней, был закончен всего за 3 дня. Его потрепанную авиагруппу наспех доукомплектовали самолетами с других авианосцев, что дало американцам равенство в авианосных самолетах с соединением Нагумо. Кстати, вот та причина, по которой «Дзуйкаку» не участвовал в сражении, впрочем, Ямамото на этом и не настаивал. Японцы по каким-то неведомым причинам считали авиагруппу намертво привязанной к авианосцу и не решились доукомплектовать авиагруппу «Дзуйкаку» за счет пилотов хотя бы 4-й дивизии. Нет, корабль должен был дожидаться прибытия летчиков из учебных подразделений, провести все необходимые тренировки и уж потом... Но вот это «потом» не состоялось. Впрочем, мы не зря сказали, что и Нимиц не сделал всего возможного. Авианосец «Саратога» к этому времени уже завершил ремонт повреждений, полученных при попадании торпеды, и был готов выйти из Сан-Диего, но ему требовалось «погрузить припасы и принять самолеты», как объясняют задержку сами американцы. На фоне оперативности, которая была проявлена при ремонте «Йорктауна», такая нерасторопность просто поразительна. Ведь «Саратога» вполне могла появиться не 6 июня в Пёрл-Харборе, а 4 июня возле Мидуэя, и тогда участь Кидо Бутай могла оказаться еще более плачевной.

План захвата острова поражает своей легкомысленностью. Японцы всерьез намеревались 4 июня воздушными налетами полностью подавить оборону острова, 5 июня после легкого обстрела силами 7-й дивизии крейсеров адмирала Куриты высадить десант и захватить остров, а уже на следующий день ввести в строй аэродром, буквально накануне разрушенный собственными самолетами. Когда читаешь такое, то даже не знаешь, как именно реагировать, потому что больше всего это напоминает игру в солдатики, ведь японцы даже не имели превосходства в силах. Судя по всему, опыт неудачного десанта на Уэйк их ничему не научил, они помнили только то, что после высадки десанта со второго захода бои не затянулись. Против значительно усиленного 6-го кре-

постного батальона морской пехоты США предполагалось бросить около 1500 человек 2-го сводного отряда морской пехоты и 1000 человек полка Итики.

Здесь мы используем несколько вольный перевод термина «токубэцу рикусэнтай» — «специальный отряд <флота> для боя на суше». Интересно, что и это подразделение, которым командовал контр-адмирал Минору Ота, было сформировано буквально накануне операции — 1 мая — из солдат 5-го отряда Курэ и 5-го отряда Йокосука. То есть и здесь ни о какой слаженности, скорее всего, говорить не приходится.

Кстати, если при высадке на Уэйк десантные баржи выбрасывались прямо на берег, то на Мидуэе дело обстояло совсем иначе. Они могли доставить солдат только к рифу, окаймляющему острова Сэнд и Истерн, и последние 200 метров десантникам предстояло преодолевать вброд. Вам это ничего не напоминает? Правильно, знаменитую высадку на Тараву с более чем вероятным повторением результатов. Вот только если бы японцы понесли сопоставимые потери, то их десантные отряды просто перестали бы существовать.

А сейчас вспомните, как проходили все американские десантные операции. Сначала любой остров несколько дней бомбила авианосная авиация, потом начинался обстрел с кораблей, причем в нем обязательно участвовали линкоры. И, несмотря на это, каждый раз американцы сталкивались с упорнейшим сопротивлением так и не подавленной обороны. Напомним, что налет японской авиации на Мидуэй совершенно не затронул систему береговой обороны, о чем японцы, кстати, даже не подозревали. При попытке высадить десант их ждал гораздо более неприятный сюрприз, чем на Уэйке.

Но словно мало было ошибок планирования, так и реализация планов начала трещать с первого же дня. Одним из важнейших условий проведения операции М1 было получение информации о наличии американских кораблей в Пёрл-Харборе. Для этого было решено направить

к рифам Френч Фригейт подводную лодку I-123, чтобы та заправила бензином большую летающую лодку, вылетевшую с Кваджеллейна. И уже потом эта лодка должна была совершить полет над Пёрл-Харбором. Увы, у рифов постоянно крутились американские эсминцы, и операция К — так была названа вся эта затея — провалилась. И если адмирал Ямамото еще узнал об этом, то проинформировать адмирала Нагумо никто не удосужился, и Нагумо до самого последнего момента пребывал в блаженном убеждении, что американский флот никуда из Пёрл-Харбора не выходил.

Кроме того, завеса из 13 подводных лодок, которую японцы развернули между Пёрл-Харбором и Мидуэем, заняла свое место слишком поздно, оба американских авианосных соединения уже находились вблизи Мидуэя. Хотя обвинять подводников в опоздании нет смысла, они сделали все, как приказано, просто и здесь Ямамото проявил легкомыслие и отправил лодки слишком поздно.

Я никогда не верил в возможность решительной победы японцев при Мидуэе. Чтобы усомниться в ней, достаточно было посмотреть на соотношение сил: примерное равенство в авианосной авиации плюс более сотни американских базовых самолетов. Но с учетом опыта японских летчиков я полагал, что шансы составляют где-то пятьдесят на пятьдесят. Однако японцы еще на стадии планирования совершили столько ошибок, что фактически подготовили собственное поражение, и, с учетом всего вышеизложенного, я бы оценил шансы как семьдесят на тридцать в пользу американцев.

Ну, а в заключение немного об игре в солдатики и альтернативных историях. Любители перекраивать ход войны (обязательно в пользу проигравших и никогда наоборот) обожают обсуждать последствия победы японцев при Мидуэе. При этом скользкий вопрос о том, как была достигнута эта победа, они старательно обходят стороной. Нет, они не отказываются участвовать в различных дискуссиях и форумах, даже приводят какие-то аргументы, но фи-

нальным итогом становится простая до безобразия фраза «Японцы победили, и все тут!» Самое смешное, что у них имелся высокопоставленный союзник в штабе Объединенного Флота. 25 мая, перед самым выходом в море, на борту «Ямато» состоялись штабные учения. В них офицер, игравший за американскую сторону, фактически предугадал ход дальнейших событий, хотя и с некоторыми отклонениями. Американский флот вышел с Гавайев, обошел завесу подводных лодок, проскользнул сквозь дырявую систему воздушных дозоров и нанес внезапный удар Кидо Бутай. В результате один японский авианосец был «потоплен», а еще два «повреждены». Правда, японцы в ходе подобных учений обожали подыгрывать сами себе, и ответным ударом **оба** американских авианосца были потоплены, но мы ведь помним, чего смог добиться «Хирю» в действительности. Но даже такой результат не устраивал высшее командование, и адмирал Угаки, руководивший учениями, принял поистине соломоново решение, снявшее все проблемы и сомнения: американцы просто не имеют права действовать таким образом!

Вот так японцы подготовили свое поражение при Мидуэе. Но поражение еще требовалось превратить в разгром, чему способствовали новые ошибки, допущенные японскими адмиралами уже в ходе операции.

СОСТАВ СИЛ

Оперативное Соединение 16 (адмирал Спрюэнс)

Авианосцы «Энтерпрайз» (27 F4F-3, 33 SBD-3, 14 TBD), «Хорнет» (27 F4F-3, 35 SBD-3, 15 TBD), 5 тяжелых и 1 легкий крейсер, 9 эсминцев

Оперативное Соединение 17 (адмирал Флетчер)

Авианосец «Йорктаун» (27 F4F-3, 37 SBD-3, 15 TBD), 2 тяжелых крейсера, 6 эсминцев

Авиация на атолле Мидуэй: 21 F2A-3, 7 F4F-3, 19 SBD-3, 21 SB2U, 6 TBF, 4 B-26, 19 B-17, 32 PBV

Главные Силы (адмирал Ямамото)

Авианосец «Хосё» (8 B4Y1), 3 линкора, 1 легкий крейсер, 9 эсминцев, 2 гидроавиатранспорта

1-е Авианосное Соединение (адмирал Нагумо)

Авианосцы «Акаги» (18 A6M2, 18 D3A1, 18 B5N2), «Кага» (18 A6M2, 18 D3A1, 27 B5N2), «Сорю» (18 A6M2, 16 D3A1, 18 B5N2, 1 D4Y1-C), «Хирю» (18 A6M2, 18 D3A1, 18 B5N2), 2 линкора, 2 тяжелых и 1 легкий крейсера, 11 эсминцев

На авианосцах также находился 21 истребитель для базирования на Мидуэе после его захвата.

Соединение Вторжения (адмирал Кондо)

Авианосец «Дзуйхо» (12 A5M4, 12 B5N1), 2 линкора, 4 тяжелых и 1 легкий крейсера, 7 эсминцев

Соединение Непосредственной Поддержки (адмирал Курита)

4 тяжелых крейсера, 2 эсминца

Транспортная Группа (адмирал Танака)

1 легкий крейсер, 10 эсминцев, 16 транспортов

Группа авиатранспортов (адмирал Фудзита)

2 авиатранспорта, 1 эсминец

Группа тральщиков (капитан 1 ранга Миямото)

4 тральщика, 3 охотника за ПЛ

Соединение Охранения (адмирал Такасу)

4 линкора, 2 легких крейсера, 12 эсминцев

Алеутское Соединение (адмирал Хосогая)

1 тяжелый крейсер, 2 эсминца

2-е Авианосное Соединение (адмирал Какута)

Авианосцы «Дзунё» (22 A6M2, 21 D3A1), «Рюдзё» (16 A6M2, 21 B5N2), 2 тяжелых крейсера, 3 эсминца

Соединение захвата Атту (контр-адмирал Омори)

1 легкий крейсер, 4 эсминца

Соединение захвата Киски (капитан 1-го ранга Оно)

2 легких крейсера, 3 эсминца

Группа тральщиков (капитан 1-го ранга Мицука)

3 тральщика

ДЕЙСТВИЯ ПРОТИВНИКА НАШИМ ПЛАНOM НЕ ПРЕДУСМОТРЕНЫ

Не помните, где и когда была произнесена эта фраза? Жаль. Именно так перед сражением при Аустерлице ответил полковник Вейротер на недоуменный вопрос Кутузова, что произойдет, если Наполеон атакует Праценские высоты. С тех пор она стала эпитафией к любому военному плану, составленному на основе лишь собственных желаний и мнений. К чему это привело русско-австрийскую армию, мы помним, для японцев при Мидуэе результат оказался точно таким же.

Для японцев решающий день 4 июня 1942 года начался в 02.30, когда были подняты авиамеханики — им предстояло готовить самолеты к вылету. Пилоты пока еще спали, так как взлет первой волны был намечен на 04.30. С этим у адмирала Нагумо все обстояло нормально, 108 самолетов ударной группы взлетели, как намечено, в 04.45 построились и под командованием капитан-лейтенанта Томонаги взяли курс на Мидуэй. Одновременно с ними взлетели 11 истребителей воздушного патруля. Авианосцы в это время находились в 210 милях от Мидуэя и после взлета самолетов пошли к острову со скоростью 24 узла.

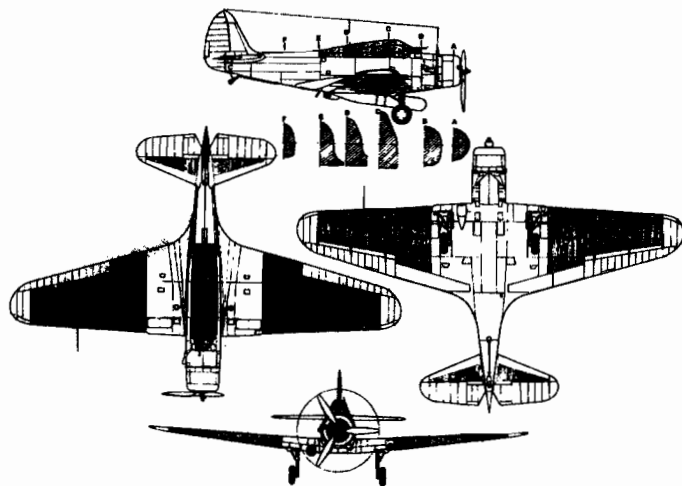
Но параллельно с ними должны были стартовать разведывательные самолеты, и вот здесь дело не заладилось с самого начала. Об этом рассказывается в самой известной книге, посвященной битве у Мидуэя, воспоминаниях Мицуо Футиды, командира авиагруппы авианосца «Акаги». Кстати, русский перевод названия совершенно не точен, «Сражение у атолла Мидуэй» ни в малой степени не отражает драматичности, ориентированной на массового американского читателя. Кстати, здесь нет оснований подозревать переводчиков с японского, так как книга изначально писалась для американского рынка. Так вот, «Midway, battle that doomed Japan» переводится как «Мидуэй, сражение, которое решило судьбу Японии». Однако при всех своих литературных достоинствах книга грешит массой неточностей, которые, к сожалению,

нию, потом охотно повторяют другие авторы. И первая из них относится как раз к проведению разведки соединением Нагумо.

Футида горько сожалеет о том, что была предусмотрена только однофазная разведка, тогда как, по его мнению, ее следовало проводить в две фазы и поднять вторую группу самолетов-разведчиков в тот момент, когда первая достигнет крайней точки своего маршрута. А вот здесь лукавит отставной капитан 1-го ранга Императорского японского флота. Книга писалась в 1953 году, когда подобный метод ведения авиаразведки уже стал стандартным, но ведь сражение происходило в 1942 году! И тогда подобный метод не практиковал ни один флот в мире, поэтому никак Футида не мог его обсуждать со своими товарищами-пилотами. Нельзя упрекать Пифагора за то, что он не пользовался интегралами.

Гораздо хуже было то, что и нормальную однофазную разведку японцы организовать не сумели. Если 2 палубных разведчика с авианосцев стартовали, как положено, то с гидросамолетами получилась серьезная заминка. Крейсера «Тонэ» и «Тикума» должны были поднять по 2 гидросамолета, но если «Тикума» справился с этим более или менее нормально — в 04.38 самолеты были в воздухе, самолет № 5 стартовал с катапульты «Тонэ» только в 04.42, а № 4 — только в 05.00. При этом причины задержки так и остались не выясненными. Одни говорят о неисправности в моторе самолета, другие — о поломке катапульты, третьи вообще утверждают, что пилоты просто не получили приказа стартовать! Сегодня многие утверждают, что именно эта задержка стала роковой. Так ли это, мы постараемся разобраться чуть позднее. Просто укажем, что, если бы Нагумо придавал этому какое-то значение, он легко мог поднять один из авианосных самолетов. Однако адмирал не ожидал встречи с противником и рассматривал организацию разведки как скучную формальность. Противник обязан был появиться позднее.

Кстати, если уж быть совершенно точными, то Футида успел сделать и ошибку номер ноль, когда заявил, что над кораблями Кидо Бутай патрулировали 9 истребителей



Американский палубный торпедоносец TBD «Дивастейтор»

с авианосца «Кага», тогда как на самом деле каждый из авианосцев поднял по звену. Следом за ним это повторяет Гордон Прандж.

А сейчас вас ждет вторая неожиданность, которая ломает нарисованную Футидой картину сражения. В соответствии с устоявшейся практикой вторая ударная волна была вооружена противокорабельным оружием — торпедами и бронированными бомбами. Но, похоже, адмирал Нагумо совершенно не верил в то, что самолеты Томонаги сумеют нейтрализовать Мидуэй, потому что еще в 05.20 он отдает приказ: «Если не произойдет непредвиденных изменений ситуации, сегодня же будет проведен второй налет».

Тем временем с кораблей охраны была замечена летающая лодка «Каталина», следившая за соединением. Теперь в любой момент можно было ожидать вражеской атаки, и Нагумо начал усиливать воздушный патруль. Сначала «Хирю», а потом «Акаги» подняли еще по звену истребителей. Из этого следует совершенно однозначный вывод — никакие ударные группы на палубах не стояли, иначе проведение полетов на авианосцах, не имевших угловых палуб, было бы невозмож-

ным. Но ведь Футида писал: «Под аккомпанемент звонков самолеты подняли на палубу и откатили с лифтов на предназначенные для них места. Матросы технического дивизиона авиационной боевой части доставляли торпеды из погребов для боезапаса и подвешивали их к самолетам». Кто же его опроверг? Да сам адмирал Нагумо в рапорте об этой битве.

Застать американцев врасплох не удалось, они ждали появления японских самолетов и были готовы к нему. Поэтому, как только радар засек самолеты Томонаги, все американские самолеты, находившиеся на острове, были немедленно подняты в воздух. Первыми в бой вступили истребители, но, увы, задор пилотов не соответствовал их опыту, да и самолеты были те еще. 221-я истребительная эскадрилья морской пехоты имела на вооружении истребители «Буффало» и «Уайлдкэт», причем первые заметно уступали японским «Зеро», поэтому результат воздушного боя нельзя считать удивительным, а результат этот был для американцев удручающим — погибли 17 истребителей из 27, еще 7 были тяжело повреждены, и остановить японцев не удалось. Японские самолеты прорвались к острову и в течение 20 минут бомбили его, потом построились и направились обратно на свои авианосцы.

Что потеряли американцы — известно, а вот вопрос о японских потерях при налете на остров не столь прозрачен. Разные источники дают совершенно разные цифры, хотя все они сводятся к той или иной степени завышения. Наверное, самыми точными следует считать данные Паршалла и Тулли, которые говорят об 11 потерянных самолетах и 14 поврежденных до такой степени, что они уже не могли участвовать в дальнейших операциях, еще 29 самолетов получили не столь серьезные повреждения. Таким образом, больше не могла участвовать в бою четверть ударной группы, а пострадали 54 самолета из 108, или ровно половина участвовавших в налете. И чего японцы добились столь дорогой ценой?

Да практически ничего. На Восточном острове были уничтожены командный пункт морской пехоты и столовая, тяжело повреждена электростанция. Хотя японцы попыта-

лись учесть уроки Пёрл-Харбора, проку было мало. На Песчаном острове были подожжены 3 бака с нефтью и ангар гидросамолетов. Только две бомбы попали в летную полосу аэродрома, что совершенно не мешало проведению полетов. Система береговой обороны и система ПВО абсолютно не пострадали, то есть в целом результаты налета первой волны японских самолетов следует расценить как **нулевые**. Причинения американцев о том, что теперь топливо к самолетам приходилось таскать в канистрах, зачислим в разряд **несерьезных**. Соответственно, план японской операции начинает выглядеть легкомысленной болтовней.

Тем временем у адмирала Нагумо возникла очередная проблема — появились американские самолеты, взлетевшие с Мидуэя. Кстати, ударная группа на Мидуэе тоже представляла собой полный винегрет — 6 торпедоносцев «Авенджер» (это был боевой дебют отличившегося позднее самолета), 4 бомбардировщика В-26, вооруженных торпедами, 16 пикировщиков «Доунтлесс» и 16 тяжелых бомбардировщиков В-17. Скоординировать атаку американцы не сумели, получилось «каждый сам за себя», и это стало моделью для всех американских воздушных атак 4 июня. Первыми на сцене появились «Авенджеры», которые атаковали смело и безрезультатно. Японцы сбили 4 торпедоносца, пятый врезался в палубу «Акаги» и упал в море.

Японский военный дневник так описывает происходившее:

«04.30 Атака горизонтальных бомбардировщиков с Мидуэя отбита истребителями и кораблями охранения.

05.00 «Тонэ» поднял самолет номер 4 на разведку.

05.20 Нагумо отдал приказ, если позволят условия, провести второй налет на Мидуэй. Считалось, что самолеты (на авианосцах) должны сменить (торпеды) на бомбы.

05.32 Замечены вражеские летающие лодки (РВУ).

05.55 Сообщение самолета № 1 с «Тонэ»: «Вижу 15 вражеских самолетов, летящих к вам». Адмирал Нагумо решил, что они взлетели с Мидуэя.

06.34 Началась атака Мидуэя.

07.00 Командующий налетом сообщил: «Требуется вторая атака Мидуэя».

07.05 Началась атака самолетов с Мидуэя. Большая часть истребителей прикрытия пошла на перехват. Большинство вражеских самолетов сбиты. Повреждений нет.

07.15 Никаких сообщений о вражеском флоте от самолетов-разведчиков, достигших предельных точек поиска. Адмирал Нагумо приказал готовить вторую атаку Мидуэя.

07.28 Самолет № 4 с «Тонэ» передал: «Вижу 10 кораблей, возможно, неприятельских. Пеленг 10 градусов от Мидуэя. Дистанция 240 миль. Курс 150 градусов». Штаб флота указывает на некоторую неопределенность донесения, но считает, что это не создает проблем.

07.45 Самолет № 4 с «Тонэ» передает метеорологическую обстановку в районе нахождения вражеского флота. Нагумо решает, что имеется вражеское соединение с авиацией. Считается, что там есть авианосец (авианосцы). Решил атаковать. Приказал вооружить самолеты торпедами. Вражеское ОС примерно в 200 милях.

07.50 Начинают возвращаться самолеты после атаки Мидуэя.

08.09 Самолет № 4 с «Тонэ» передает, что враг имеет 5 крейсеров и примерно 5 эсминцев.

08.20 Самолет № 4 с «Тонэ» сообщает, что вражеское соединение имеет 1 корабль, похожий на авианосец. (Нагумо) решает использовать вернувшиеся самолеты после дозаправки для удара на север.

08.30 Высланы 2 самолета-разведчика.

08.40 Начинают садиться самолеты, вернувшиеся после атаки Мидуэя.

09.18 Все сели».

Обратите внимание на расплывчатость и неопределенность донесений японского разведчика, от которого, по утверждениям многих авторов, зависела судьба сражения. Давайте будем честными перед собой. Все свои решения адмирал Нагумо принимал на основании **собственных**

суждений, а не на основании **точных разведанных**. Собственно, военный дневник прямо об этом пишет. В подобной ситуации несложно ошибиться. Американские разведчики, если и ошибались в оценке состава замеченных японских соединений, то никогда не позволяли себе формулировки «похожий на авианосец» или «возможно, неприятельские корабли». Кого там рассчитывали увидеть японцы? Линкоры Ямамото или совершенно нейтральный испанский флот?!

В 07.05 капитан-лейтенант Томонага передает свой знаменитый сигнал: «Требуется вторая атака». После этого адмирал Нагумо окончательно принимает уже подготовленное решение — совершить повторный налет на Мидуэй, ведь он еще полтора часа назад склонялся к этому. Но для этого требовалось перевооружить самолеты, сняв торпеды и бронебойные бомбы, когда в 07.28 разведчик с «Тонэ» сообщал, что видит вражеские корабли, работы уже шли полным ходом.

А вот сейчас нам придется вылить ушат холодной воды на головы японофилов и любителей альтернатив. Дело в том, что американские корабли были обнаружены по чистой случайности. Футида в своей книге преподносит нам заведомую ложь, когда пишет, что этот самолет в 07.20 достиг конечной точки своего 300-мильного маршрута. Как раз наоборот — по неизвестным причинам унтер-офицер Амари грубейшим образом нарушил план полета и повернул, пролетев чуть более 200 миль. Если бы он точно исполнил полученный приказ и действительно пролетел 300 миль, лишь потом повернув влево и после этого — на обратный курс, то в лучшем случае он заметил бы американские авианосцы на час позже, а мог и вообще не заметить, так как они следовали курсом на юг и выходили за пределы обзора разведчика.

В 07.45 адмирал Нагумо отдает приказ снова перевооружить самолеты второй волны, вернув на место противокорабельное оружие. Здесь следует согласиться с теми, кто говорит, что это была одна из его роковых ошибок. Наверное, следовало отправлять самолеты с тем, что имелось на борту. Ведь авианосец — это не линкор, и взрыв 800-кг фугасной

бомбы, пусть и предназначенной для поражения наземных целей, нанесет ему очень тяжелые повреждения, хотя никто не будет спорить, что торпеда гораздо эффективнее.

Вероятно, почти идеальным решением было послать в атаку 34 пикировщика 2-й дивизии авианосцев, не дожидаясь перевооружения «Кейтов» «Акаги» и «Кага». С одной стороны, недостатки такого решения очевидны, но, с другой, ведь именно американские пикировщики сокрушили Кидо Бутай.

Имеется еще один нюанс в оценке ситуации. Как мы можем видеть, ни сам Нагумо, никто из его штаба, включая Футиду и Гэнду, в мыслях не держал переключиться, хотя бы временно, на оборонительные действия. Все рвались атаковать и только атаковать. Если же все-таки подумать об обороне, атака пикировщиков могла принести пользу, временно сковав противника. Выигранное время позволило бы лучше подготовиться к нанесению решающего удара. Правда, самолеты ОС 16 уже находились в воздухе, но оставалась вероятность задержать атаку авиагруппы «Йорктауна».

В общем, в этот момент Нагумо показал себя твердолобым доктринером. Атаку следует проводить, лишь полностью к ней подготовившись, сбалансированной ударной группой. Кстати, мимоходом заметим, что в 09.30 адмирал успел отдать преудивительный приказ: он намеревается полностью уничтожить противника в ходе дневного артиллерийского сражения. Судя по всему, он упрямо считал, что ему противостоят совершенно ничтожные силы и он может позволить себе любой вариант действий.

Вернемся, однако, к атаке американских базовых самолетов. В 07.55 появились 16 пикировщиков «Доунтлесс», которыми командовал майор морской пехоты Гендерсон. Пилоты были совершенно необученными, и вместо смертоносной атаки с пикирования Гендерсон приказал атаковать с пологого планирования, за что и поплатился. Правда, посмертная слава майора оказалась гораздо громче прижизненной. В СССР плавали человеки-пароходы, а вот США обзавелись человеком-аэродромом. Буквально через 2 месяца американские

войска высадились на острове Гуадалканал и захватили недостроенный аэродром, который получил название аэродром Гендерсон. Именно вокруг него несколько месяцев шли ожесточенные бои, завершившиеся разгромом японских войск, переброшенных на остров. И именно его самолеты решили исход затяжной кампании на истощение, после которой японцы начали отступать по всему Тихому океану, так как силы их флота были непоправимо подорваны. Именно в ходе боев за Гуадалканал состоялись две следующих авианосных дуэли.

Впрочем, мы немного отвлеклись. Здесь возникает резонный вопрос: а почему адмирал Нимиц, придавая столь важное значение обороне Мидуэя, перебрал туда ископаемые истребители «Буффало» и зеленых пилотов, которые не умели совершенно ничего? Мы ответить на эти вопросы не можем, американские историки считают просто бестактным их задавать, ведь никто не поверит, что на Гавайях не нашлось эскадрильи новых «Уайлдкэтов» и десятка опытных пилотов-пикировщиков. Так что гораздо лучше будет для победителя в Тихоокеанской войне, если подобные вопросы вообще не возникнут.

В 08.20 японцев атаковала эскадрилья «Виндикейторов». Когда командовавший ею майор Норрис увидел, сколько японских истребителей его ожидает, он проявил разумную трусость и не стал пытаться прорываться к авианосцам, сбросив бомбы на первое, что подвернулось. Подвернулся линкор «Харуна», который, впрочем, ничуть не пострадал.

Как только атака американских самолетов была отбита, командир 2-й дивизии авианосцев адмирал Ямагути передал адмиралу Нагумо: «Советую немедленно атаковать всеми имеющимися силами». Однако «немедленно» никак не получалось. На фотографиях, сделанных во время атаки бомбардировщиками В-17, совершенно ясно видно, что на палубах японских авианосцев нет ни одного самолета. Иначе и быть не могло, потому что, например, «Акаги» в 08.08 поднял звено истребителей старшины Оно. Другие авианосцы тоже постоянно поднимали и принимали истребители воздушного патруля. К тому же взлет большого количества

самолетов требовал много времени, и это вынуждало почти все самолеты Томонаги, бомбившие Мидуэй, садиться на воду. Можно сказать, что к этому времени ход событий уже принял необратимый характер.

Японские авианосцы начали принимать самолеты первой волны в 08.37, причем их немедленно стали готовить для повторной атаки Мидуэя, на чем особо настаивал Минору Гэнда. То есть даже в этот момент после обнаружения «корабля похожего на авианосец», Нагумо все еще не считал американский флот главной угрозой. И в этом, наверное, была самая ужасная из ошибок, допущенных японским адмиралом.

Сильно помешала японцам и плохая организация посадки самолетов, которая уже аукнулась им в Коралловом море, когда приходилось сбрасывать самолеты за борт. Сухие цифры: «Кага» принял свои самолеты в 08.50, «Акаги» — в 08.59, 2-я дивизия авианосцев — в 09.10. Это надо учитывать тем, кто рассуждает о немедленной ответной атаке. К тому же перевооружение самолетов второй волны еще не завершилось. Большинство источников, в том числе и японские, утверждают, что этого следовало ожидать не ранее 10.30.

Но передышки, чтобы спокойно заняться своим делом, японцы не получили. В 09.18 крейсера «Тонэ» и «Тикума» подали сигналы дымом о появлении очередной группы японских самолетов. Здесь мы обязаны подчеркнуть еще одну любопытную деталь. Во многих описаниях фигурирует утверждение, будто японцы ставили дымовые завесы. Это кажется маловероятным, так как расстояние между кораблями охранения и авианосцами было слишком велико, чтобы завеса могла кого-то прикрыть. Вдобавок не меньшее количество авторов утверждает, что на самом деле японцы таким образом подавали сигналы, что в очередной раз подтверждает высочайший уровень развития средств связи японского флота.

А что в это время делали американцы? При анализе сражения у Мидуэя обычно забывают одно колоссальное преимущество, которое они имели — это более 100 самолетов,

базирувавшихся на острове. Прежде всего в памяти всплывают далеко не самые удачные действия истребителей, которые не сумели остановить японскую ударную волну и заложили очередной камень в основание легенды о непобедимости «Зеро». Откровенно плохо сработали пикировщики, причем и новые «Доунтлессы», и старые «Виндикеиторы». Боевой дебют нового торпедоносца «Авенджер» иначе как полным провалом назвать невозможно. Бомбардировщики В-17 созерцали грандиозное сражение с высоты более 5 км, но их вклад был равен нулю. Однако на Мидуэе также находился самолет, который сделал превосходство американцев в одном из компонентов боя не просто большим, а подавляющим. Конечно же мы говорим о знаменитых разведчиках РВУ «Каталина».

Начиная с 30 мая эти гидросамолеты ежедневно вели поиск на путях вероятного подхода японцев на расстояние до 700 миль. После этого все намерения японцев незаметно подойти к острову могли вызывать только смех, особенно если учесть радиус действия японских корабельных гидросамолетов, которые также использовались для ведения разведки. Можно сказать, что американцы видели вдвое дальше противника.

Именно «Каталина» 3 июня обнаружила японские транспорты, что стало первым контактом с противником. Попытка В-17 атаковать эти корабли дала стандартный результат, в смысле нулевой. Зато ночью 3/4 июня именно «Каталина», атаковав транспортное соединение, всадила торпеду в танкер «Акэбоно мару». Между прочим, это было **единственное** попадание, которого добилась базовая авиация в ходе всего сражения. Танкеру оно не слишком помешало, но все равно, как говорится, приятно.

Утром 4 июня «Каталины», как обычно, вылетели на разведку. За ними последовали 10 пикировщиков «Йорктауна», которые взлетели в 04.30. В это же самое время взлетели японские самолеты. Но первыми, разумеется, оказались именно «Каталины». В 05.34 «Энтерпрайз» перехватил сообщение, адресованное Мидуэю, в котором сообщалось о заме-

ченных авианосцах, потом уже сам остров в 05.45 известил о приближении японских самолетов. В 06.03 еще одна «Каталина» обнаружила «2 вражеских линкора и 2 авианосца» и не стала об этом молчать.

Еще одна деталь, которая характеризует отношение к разведке обоих противников. В ходе битвы американские истребители уничтожили почти все замеченные японские самолеты-разведчики, зато японцы, наоборот, не сумели сбить ни одного. Да, собственно, особо и не старались.

Адмирал Флетчер сразу приказал Спрюэнсу с его авианосцами повернуть на юго-запад и атаковать противника. Увы, он не знал, с кем имеет дело. Адмирал Спрюэнс, как человек очень осторожный, решил прыгать через канаву в два приема. Американские ударные самолеты могли пролететь 200 миль, и, как известно, 100 миль плюс 100 миль равно 200, поэтому половину расстояния должны были пройти авианосцы. Однако офицеры штаба убедили бывшего командира крейсеров, что целое лучше двух половин, и он согласился отправить самолеты на расстояние 200 миль. При этом Спрюэнс вроде бы решил подловить противника в момент возвращения самолетов, хотя есть подозрение, что это не более чем попытка подогнать задачу под известный ответ. Получилось великолепно, так почему не сказать, что сие было задумано с самого начала?

И тут же адмирал проявил несвойственную ему смелость, так как приказал отправить в атаку все имеющиеся самолеты, поставив на один, но сокрушительный удар. Ударная группа была большой — 116 самолетов, и взлет затянулся: он начался в 07.02 и закончился в 08.06. 20 «Уайлдкэттов», 67 «Доунтлессов» и 29 «Дивастейторов» направились в точку, где предполагали найти японские авианосцы. Для прикрытия соединения Спрюэнс оставил 36 истребителей, из которых половина патрулировала в воздухе, а вторая ожидала в готовности. Пока что американцы относились к прикрытию соединения с воздуха так же легкомысленно, как японцы. Однако, как нетрудно заметить, они после боя в Коралловом море уже сделали первый шаг вперед —

их авианосцы несли уже по 27 истребителей, тогда как японцы предпочли ничего не замечать и оставили в истребительных эскадрильях по 18 самолетов.

Адмирал Флетчер задержал свои самолеты, так как опасался, что у японцев могут быть еще авианосцы, кроме обнаруженных. После долгих колебаний он решил послать в атаку половину самолетов, и в 06.06 с «Йорктауна» взлетели 6 истребителей, 17 пикировщиков и 12 торпедоносцев. Еще одна такая же группа осталась на авианосце в ожидании новых сообщений. Для прикрытия с воздуха своего авианосца Флетчер выделил 12 «Уайлдкэтов». В общем, как мы видим, американские адмиралы действовали странно, но каждый на свой лад.

В 08.37 японские авианосцы начали принимать самолеты, возвращающиеся после атаки Мидуэя, а через полчаса Нагумо приказал повернуть на ОНО, чтобы сблизиться с американским соединением и уничтожить его, не особо разбираясь, входят в него авианосцы или нет. Начался новый тур перевооружения самолетов. Кстати, этот поворот спас японские авианосцы от первой порции неприятностей. Дело в том, что вылетевшие с «Хорнета» 35 пикировщиков и 10 торпедоносцев, не имея точных сведений о противнике, никого не нашли, и капитан-лейтенант Митчелл, командовавший группой, приказал повернуть на юг к Мидуэю. Самое пикантное в этой истории то, что Спрюэнс к этому времени уже имел точные сведения о месте нахождения авианосцев Нагумо. Однако он не рискнул передать их по радио своим летчикам, так как строжайшим образом соблюдал радиомолчание, опасаясь выдать себя. Свои резоны в таком решении имеются, но не меньше аргументов можно привести и в пользу прямо противоположного образа действий. В конце концов, главным было уничтожение японских авианосцев, а для этого нужно было рисковать. В результате 13 бомбардировщиков сели на Мидуэе, 2 упали в лагуну. Были потеряны и все истребители. Вот так осторожность Спрюэнса единым махом вывела из боя 45 самолетов, не сделавших

ни единого выстрела. После столь мудрого решения говорить о превосходстве американцев в авианосной авиации уже не приходится.

Однако 15 «Дивастейторов» эскадрильи VT-8 под командованием капитан-лейтенанта Уолдрона на свою беду сумели отыскать японские авианосцы. Из-за маленькой скорости они отстали от других самолетов и прибыли в указанную точку с опозданием. Однако на горизонте были замечены два столба дыма, и Уолдрон приказал поворачивать в этом направлении. Эскадрилья нашла не только противника, но и свою смерть. Японские истребители воздушного прикрытия обрушились на колонну «Дивастейторов», летящую в 50 футах над водой, когда американцы пытались атаковать авианосец «Кага». С расстояния 8 миль загрохотали зенитные орудия, которые тоже уничтожили несколько самолетов. Ни один из торпедоносцев попаданий не добился, и японцы уничтожили все 15 машин. Эскадрилья VT-8 просто перестала существовать. Японский военный дневник сухо констатирует: «09.18. Вражеские авианосные самолеты начали торпедную атаку. Истребители защищают. Сбита большая часть торпедоносцев». Из всего личного состава спасся только младший лейтенант Гэй.

Кстати, истребительная эскадрилья «Энтерпрайза» вместо того, чтобы следовать за своими самолетами, увязалась за VT-8. Когда были замечены японские авианосцы, командир эскадрильи лейтенант Грей не посмел нарушить радиомолчание и ничего никому не передал. Более того, он не стал прикрывать торпедоносцы Уолдрона, не получив условного сигнала. Поэтому истребители VF-6 просто проболтались на высоте 19000 футов, ничего не делая.

Торпедоносцы «Энтерпрайза» потеряли свое истребительное сопровождение, мы видели, как это произошло, но сие совершенно неудивительно, потому что в этом бою взаимодействие различных типов самолетов, которое было прописано во всех наставлениях, у американцев нельзя было обнаружить даже с помощью микроскопа. Эти самолеты тоже попытались атаковать авианосец «Кага», и если

результат можно назвать относительно лучшим, чем у самолетов «Хорнета», то лишь в одном отношении. Истребители «Зеро» и зенитные орудия сумели сбить только 10 торпедоносцев из 14, в том числе и машину командира эскадрильи. Сколько торпед успели сбросить TBD — точно не известно, зато известно, что ни одного попадания не было.

Едва закончилась эта атака, как появилась третья группа американских торпедоносцев. Японцы не верили своим глазам, однако еще 12 «Дивастейторов» рвались напролом к их авианосцам. Их сопровождали 6 истребителей, однако «Зеро» были слишком многочисленны. «Уайлдкэты» отбросили в сторону, а торпедоносцы эскадрильи VT-3 были уничтожены, уцелели только 2 «Дивастейтора». Всего же из 41 торпедоносца уцелели только 6. У нас, кажется, принято не верить в мужество американцев, так вот, я советую повнимательней посмотреть на эти цифры. Японцы писали, что американские пилоты действовали, как истинные самураи. Но является ли это похвалой для людей с европейским менталитетом? И еще на одну деталь следует обратить внимание. Мы уже об этом писали и сейчас просто ткнем пальцем в одну из причин, которые привели японцев к поражению. С «Йорктауна» действовали самолеты, принадлежавшие «Саратоге», — эскадрильи VF-3, VT-3, VB-3. В Коралловом море этот авианосец тоже лишился многих самолетов, но американская система организации авиагрупп позволила быстро это исправить. А вот «Дзуйкаку» битву при Мидуэе из-за этого пропустил.

Историки довольно часто утверждают, что торпедоносцы своими трупами вымостили американскому флоту путь к победе при Мидуэе. Это утверждение основывается на нескольких постулатах. Первое, они вынудили японские авианосцы резко маневрировать, не давая им поднять новые истребители для усиления воздушного патруля. Неверно. Поднимали. Второе, строй авианосцев нарушился, они перестали взаимодействовать. Неверно. Такой была японская доктрина, при отражении воздушной атаки каждый сам за себя. Третье, японские истребители спустились вниз, оста-

вив авианосцы беззащитными перед атаками пикировщиков. Верно, но лишь отчасти. Анализ последующих боев показал, что отражать атаки пикировщиков японцы не умели в принципе и не сумели научиться. Четвертое, наблюдатели и зенитчики перестали следить за небом и оказались не готовы к отражению атаки самолетов, летящих на большой высоте. А вот с этим не поспоришь.

Но, так или иначе, сражение началось для американцев крайне неудачно. Уже треть их самолетов вышла из игры, а добиться они не смогли даже минимального успеха. Единственным положительным моментом было то, что американцы теперь точно знали, где находятся японские авианосцы, а вот противник все еще блуждал в потемках.

Но теперь на сцене появились американские пикировщики. Правда, осторожность американских адмиралов значительно ослабила удар, однако беспечность адмиралов японских сделала так, что даже этого слабого удара оказалось достаточно.

Капитан-лейтенант МакКласки, подняв в воздух эскадрильи VB-6 и VS-6, сразу получил приказ действовать самостоятельно, то есть американцы изначально считали «Донтлессы» способными отбиться от японских истребителей. Примерно в 09.30 его группа прибыла в указанную точку, но ничего не обнаружила. МакКласки решил произвести поиск на расстояние, превышающее радиус действия «Донтлессов». Нам не известны причины, подтолкнувшие его к этому, хотя кое-что предположить можно. Часто пишут, что лишь японцы планировали операции, в которых пилотам выдавался «билет в один конец». На самом деле это не совсем так, американский флот во время маневров практиковал подобные учебные атаки. Излюбленной целью адмиралов являлся Панамский канал. Правда, следует признать, что подход к таким атакам у американцев и японцев был все-таки различным. Японцы считали, что летчики, выполнив задание, должны героически погибнуть, американцы полагали, что летчики должны выпрыгнуть с парашютами и сдаться в плен.

В 09.35 МакКласки повернул на север, а через 20 минут заметил кильватерную струю эсминца, который куда-то очень спешил. МакКласки решил, что эсминец выведет его прямо на японский флот, и не ошибся. Он угадал на все 100 процентов. Вот так подводная лодка «Наутилус», сама того не зная, сыграла роковую роль в судьбе японских авианосцев. Используя данные самолетов с Мидуэя, она вышла прямо на соединение адмирала Нагумо, но бдительные эсминцы не дали лодке атаковать ни один из авианосцев. Эсминец «Араси» задержался, чтобы поохотиться за ней, а теперь действительно догонял Кидо Бутай.

В результате произошла очередная совершенно непредвиденная случайность, но теперь уже в пользу американцев. Дело в том, что пикировщики «Йорктауна» взлетели позднее самолетов ОС 16, но командир группы капитан-лейтенант Максвелл Р.Лесли правильно вычислил, где будет находиться вражеский флот, и нашел его, потратив гораздо меньше времени. В результате все 3 эскадрильи пикировщиков появились над Кидо Бутай одновременно.

Планом боя предусматривалось, что пикировщики атакуют раньше торпедоносцев, но самолеты «Йорктауна» не стали ждать, чтобы провести скоординированную атаку. Как раз когда гибли торпедоносцы «Йорктауна», его пикировщики устремились с высоты 14 500 футов на авианосец «Сорю». Они почти не встретили противодействия, так как японский воздушный патруль и зенитные орудия были заняты отражением атаки низколетящих торпедоносцев. Ситуация вывернулась наизнанку, не пикировщики облегчили атаку торпедоносцам, а торпедоносцы проложили атаку пикировщикам.

Дата: 4 июня 1942 года. Время: примерно 10.20. Место: окрестности атолла Мидуэй. Именно здесь произошел перелом в Тихоокеанской войне, и здесь же родилась одна из самых красивых и самых живучих легенд о «роковых пяти минутах Императорского японского флота». Дескать, японские авианосцы уже были готовы поднимать самолеты для удара по американскому флоту, и первый истребитель уже начал

разбегаться по палубе «Акаги», но в этот момент появились американские пикировщики, и все закончилось. Мицуо Фугида все это описал очень красочно и эмоционально.

«Приготовления к ответному удару продолжались на борту наших четырех авианосцев и во время атак торпедоносцев и бомбардировщиков противника. Самолеты один за другим поднимали из ангаров и быстро выстраивали на полетной палубе. Нельзя было терять ни минуты. В 10.20 адмирал Нагумо отдал приказ самолетам подниматься в воздух по мере готовности. Наконец все самолеты на «Акаги» были выстроены на полетной палубе. Разогревание моторов заканчивалось. Огромный корабль начал разворачиваться против ветра. Через пять минут все самолеты должны были оказаться в воздухе.

Пять минут! Кто бы мог подумать, что картина боя может полностью измениться за такой короткий промежуток времени?

Видимость была хорошая. Однако на высоте 3000 метров постепенно сгущались облака, которые, несмотря на разрывы, служили отличным укрытием для приближающихся самолетов противника. В 10.24 с мостика в мегафон был отдан приказ начать взлет. Командир авиационной боевой части взмахнул белым флагом, — и первый истребитель, набрав скорость, со свистом оторвался от палубы. В это время сигнальщик крикнул: «Пикирующие бомбардировщики!» Я взглянул вверх и увидел три вражеских самолета, в крутом пике идущие прямо на наш корабль. Послышалось несколько торопливых очередей зенитных автоматов, но было уже поздно. Американские пикирующие бомбардировщики стремительно приближались. Вот несколько черных капель отделилось от их крыльев. Бомбы! Они летели прямо на меня! Инстинктивно я упал на палубу и пополз за щит управления.

Сначала я услышал ужасающий рев пикирующих бомбардировщиков и затем страшный взрыв. Прямое попадание! Вслед за ослепительной вспышкой раздался новый взрыв. Волной горячего воздуха меня отбросило далеко в сторону. Еще один взрыв, но уже менее сильный. Бомба, очевидно,

упала в воду рядом с авианосцем. Лай автоматов неожиданно смолк, и наступила удивительная тишина. Я поднялся и взглянул на небо. Американских самолетов уже не было видно».

Однако подозрения в том, что творец легенды говорит далеко не всю правду, возникают у каждого, кто мало-мальски внимательно прочитает воспоминания Футиды. Мы уже указали на такое количество неточностей и ошибок, что еще одна никого не удивит. Он ведь неоднократно подчеркивает, что все утро японские авианосцы только и занимались тем, что поднимали и принимали истребители воздушного патруля. Где же тогда находилась подготовленная к взлету группа? Ведь угловая полетная палуба, где существует совершенно отдельная посадочная полоса, впервые появилась только через 10 лет после окончания войны. Кстати, сам Футида прямо перед этим драматическим отрывком пишет: «Израсходовав горючее и боеприпасы, истребители спешно возвращались на авианосцы. Пилотов встречали веселыми улыбками и ободряюще похлопывали по плечам. Как только самолет снова был готов к боевому вылету, пилот кивал головой, давал газ, и самолет с ревом взмывал вверх. Эта картина повторялась вновь и вновь. Жестокий воздушный бой продолжался». А для полной достоверности приведем фразу из рапорта адмирала Нагумо, наверное, самого заинтересованного человека: «В 10.10 «Акаги» принял на борт 3 истребителя». Какая уж тут подготовка к взлету ударной группы?!

То же самое можно сказать и про остальные авианосцы. «Кага» и «Сорю» подняли истребители в 10.00, «Хириу» — в 10.13, «Сорю» — снова в 10.15, «Акаги» — в 10.25. Но что делать с американскими летчиками, которые видели палубы, заставленные самолетами? Хотя другие пилоты, например командир эскадрильи пикировщиков «Йорктауна» Максвелл Лесли, никаких самолетов на палубе «Сорю» не заметил. И куда в этом случае деть показания капитана 2-го ранга Охары, командира авиационной боевой части «Сорю», который утверждал: «Наши самолеты были подготовлены ко второму вылету и выстроены на полетной палубе»? В об-

щем, полной ясности нет, но все-таки лично я склоняюсь к мнению, что в момент атаки американских пикировщиков ударные группы все-таки стояли в ангарах. Другое дело, что на полетных палубах японских авианосцев **безусловно** находились какие-то самолеты. В конце концов, командир «Акаги» исполнил приказ Нагумо поднять дополнительные истребители для отражения американских атак, и звено «Зеро» старшего унтер-офицера Кимуры было готово к взлету, сам Кимура даже успел стартовать. Вот вам тот самый «Зеро», который видели американские летчики! Но ни про какую готовую к взлету группу рапорт Нагумо даже не упоминает.

Еще одним косвенным доказательством неготовности японцев служит то, что «Хириу» поднял свои самолеты в атаку лишь полчаса спустя. Чего ждал адмирал Ямагути, давно известный своей агрессивностью?

События начались в 10.19, когда наблюдатель на мостике «Хириу» закричал, что видит пикировщики, заходящие на авианосец «Кага» с левого борта на высоте 4000 метров. Дальше последовала еще одна сцена, которая вызывает вопросы. Адмирал Ямагути поинтересовался, стреляет ли авианосец, но ему сообщили, что 127-мм орудия «Каги» стоят на нулевом возвышении. Прожектором был послан сигнал: «Вражеские авианосцы над вашим кораблем», и «Кага» подтвердил получение сигнала. С одной стороны, еще одно доказательство того, что японцы были застигнуты врасплох, но, с другой, это совершенно непохоже на стремительную атаку. Один увидел, сообщил, другой подтвердил... Мы уже не говорим о том, что в этот момент между кораблями находились линкор «Харуна» и авианосец «Акаги».

«Кага» в этот момент начал разворачиваться влево, чтобы поднять истребители, как раз навстречу американским пикировщикам, и капитан 1-го ранга Окада приказал положить руль право на борт, надеясь вернуться от бомб. Увы, на авианосец обрушилось слишком много «Доунтлессов», чтобы этот маневр мог принести успех. Впрочем, первые 3 бомбы действительно легли мимо. Хотя зенитки авианосца открыли огонь, остановить атаку американцев они не сумели.

Кстати, мимоходом отметим, что «Кага» оказался единственным авианосцем, который сумел сбить «Доунтлесс», слабое утешение, скажем прямо.

Четвертый самолет, который пилотировал лейтенант Галлахер, в 10.22 открыл счет в этом матче, положив 500-фн бомбу вблизи кормового элеватора. Затем последовали еще три попадания: в носовой элеватор, перед мостиком и в среднюю часть полетной палубы по левому борту. Носовая часть корабля окуталась дымом. Описания дальнейшего путаны и противоречивы. Одни источники утверждают, что бомба попала прямо в мостик авианосца, перебив весь командный состав, в том числе капитана. Но как тогда уцелел командир авиационной боевой части Амагаи (старший из спасшихся офицеров), который тоже находился на мостике. Часто встречающееся утверждение, что бомба взорвала цистерну с бензином, установленную перед мостиком, тоже не выдерживает никакой критики. Это же каким идиотом нужно быть, чтобы поставить ее там?! В общем, версия о бомбе выглядит более предпочтительно, и японская официальная история признает именно ее.

Кстати, по свидетельствам спасшихся моряков авианосца, все 4 бомбы взорвались в ангаре. При этом была уничтожена система пожаротушения, которая на японских авианосцах представляла собой две магистрали, протянутые по обоим бортам. Между прочим, англичане и американцы старались разделить магистраль на несколько независимых секций, чтобы сделать невозможным подобное. Вдобавок ангар авианосца превратился в склад боеприпасов. По прикидкам спасшихся офицеров, в это время там валялись на палубе около 20 торпед, 28 — 800-кг и 40 — 250-кг бомб. Плюс в ангаре стояли заправленные самолеты, и все бензопроводы были заполнены. Короче, «Кага» лишился всех шансов на спасение буквально через пару минут после первого попадания.

Возглавить борьбу за спасение корабля пришлось командиру боевой авиационной части капитану 2-го ранга Амагаи, который не имел совершенно никакого опыта. Да и положе-

ние авианосца быстро стало безнадежным, поэтому в 13.25 Амагаи приказал перенести портрет императора на эсминец «Хагикадзэ». Он также решил снять команду и послал нескольких человек в машинное отделение сообщить об этом, так как телефонная связь отказала, но пожары были такими сильными, что никто не сумел пробиться вниз.

В 13.59 произошел один из юмористических эпизодов, которые, однако, не скрашивают общий фон трагедии, а придают ему особенно горький оттенок. Американская подводная лодка «Наутилус» заметила стоящий без хода японский авианосец, который ярко пылал. В условиях хаоса и растерянности лодке никто не помешал выйти в атаку, и она дала залп 4 торпедами. Капитан-лейтенант Брокман был искренне уверен, что его целью является «Сорю», хотя на самом деле перед ним был «Кага». Но эта атака стала одним из многочисленных примеров ненадежности американских лодочных торпед. Первая вообще застряла в аппарате, две другие ушли в сторону, а четвертая и последняя пошла точно и ударила в самый центр корпуса авианосца, после чего разломилась пополам. Боеголовка ушла на дно, а хвостовая часть осталась плавать. За нее даже уцепились несколько матросов авианосца, оказавшиеся в воде. Но сам Брокман был убежден, что потопил авианосец, и правда выяснилась лишь после войны.

Около 17.00 был отдан приказ покинуть корабль, эсминцы сняли уцелевшую команду. Однако в 18.00 Ямамото приказал 4-му ДЭМ: «Ожидать приказов и охранять «Кага». Позднее он передал: «Вы образуете ударное соединение и отвечаете за «Кага» и «Сорю». Наконец, в 19.25 взорвалось носовое бензохранилище, и авианосец затонул. Его обычный экипаж составлял 1708 человек, но, как всегда, точное количество людей на борту осталось неизвестно. Считается, что погибли около 800 человек, большей частью машинная команда. Реконструкция событий позволяет предположить, что пожарами и взрывами была разрушена вся средняя часть ангара авианосца вплоть до верхней палубы бывшего линкора, что придавало «Каге» весьма жалкий вид.

Следующим был атакован «Сорю». В 10.24 он начал разворачиваться, чтобы поднять истребители. Самое интересное, что даже взрывы и пожары на «Каге» не заставили встревожиться моряков, стоявших на мостике «Сорю» — все следили именно за атакованным авианосцем. Лишь когда наблюдатель крикнул: «Вражеские пикировщики в разрыве туч!» — офицеры спохватились. Зенитки «Сорю» открыли огонь, хотя старший артиллерист в посту управления огнем попросту проспал атаку американских самолетов. «Сорю» развернулся навстречу первым замеченным пикировщикам, но никто не заметил, что в это время вторая группа заходит с другой стороны. Судя по всему, артиллерийская боевая часть «Сорю» была подготовлена отвратительно, его 127-мм орудия даже не открыли огонь, атаку пытались отбить только 25-мм автоматы.

В «Сорю» попали всего 3 бомбы из 13 сброшенных, что не слишком много для атаки в практически идеальных условиях, но этого хватило. Самолеты авианосца (исключая истребители воздушного патруля) заправлялись и перевооружались в ангаре, повсюду валялись бомбы и торпеды, были открыты бензопроводы. Авианосец превратился в огромную бочку с порохом, к которой нужно было только поднести спичку. И эскадрилья Максвелла Лесли сделала это.

Если места попаданий установлены точно, то где именно взрывались бомбы, споры идут до сих пор. Первая взорвалась сразу перед носовым элеватором, вторая попала ближе к левому борту перед центральным элеватором, а третья взорвалась слева от кормового элеватора. Первая бомба прошила на ангарную палубу, и взрыв швырнул плиту носового элеватора прямо на мостик. Утверждения, будто вторая бомба взорвалась прямо на полетной палубе, противоречат рассказам других моряков, которые настаивали, что она взорвалась в нижнем ангаре.

Кстати, именно взрыв второй бомбы стал причиной того, что турбины авианосца совершенно неожиданно встали. Механики сначала даже не поверили своим глазам. Но дело было в том, что взрывом бомбы были перебиты главные

паропроводы, и в котельных отделениях почти все люди были сварены заживо. Атака длилась с 10.25 до 10.30, при этом не погиб ни один американский самолет. «Сорю», весь объятый пламенем, сотрясаемый взрывами боеприпасов, потерял управление и остановился. Командир корабля, видя, что пожары выходят из-под контроля, уже в 10.45 приказал экипажу покинуть корабль. Подошли соседние корабли и принялись вылавливать спасшихся из воды. Тяжелый крейсер «Тикума» в 11.12 прислал катер, чтобы помочь спасательным работам, спасенных передавали на эсминцы.

Адмирал Нагумо, который ничего не знал о положении «Сорю», в 16.55 передал по радио приказ отходить на северо-запад под прикрытием 2 эсминцев. Эсминец «Исокадзэ» ответил: «Сорю» не может двигаться самостоятельно». Запрашивая инструкции по прикрытию, он добавил: «Нельзя ожидать, что «Сорю» сможет дать ход, даже если пожары потухнут». Этот же ответ «Исокадзэ» повторил в 18.02: «Не думаю, что «Сорю» сможет следовать своим ходом. Спасенный экипаж покинул корабль».

Командир авианосца капитан 1-го ранга Янагимото получил тяжелые ожоги и был вынужден сдать командование. Офицеры несколько раз пытались убедить капитана перейти на другой корабль, но он упрямо отказывался. Примерно в 10.45, приказав экипажу покинуть корабль, Янагимото бросился в огонь, чтобы найти смерть в бою.

Около 19.00 пожары на «Сорю» забушевали еще яростнее. Адмирал Нагумо на борту легкого крейсера «Нагара» сформировал пожарную партию и начал готовиться перебросить ее на борт «Сорю». Любопытный нюанс: в это время старший артиллерист авианосца сцепился с командиром «Исокадзэ», требуя, чтобы тот начал буксировать авианосец в Японию! Но проблема решилась сама собой, в 19.12 авианосец начал тонуть и ушел под воду через 3 минуты. В 19.20, когда «Сорю» уже скрылся под водой, на нем произошел сильный взрыв, отметив место погребения корабля. Точно установить количество жертв невозможно, штатный экипаж

корабля составлял 1103 человека, но на борту было много гражданских и новобранцев. Неофициальная цифра потерь принята 718 человек.

А вот история с атакой «Акаги» в очередной раз подтверждает, что количество «золотых пуль», попадающих в знаменитые корабли, противоречит теории вероятности и не поддается никаким разумным объяснениям. Дело в том, что авианосец «Акаги» был потоплен фактически по недоразумению, более того, к этому недоразумению еще приплюсовалась случайность.

По страницам многих книг гуляет рассказ о том, как 32 пикирующих бомбардировщика с «Энтерпрайза», разделенные на 2 эскадрильи под командованием капитан-лейтенанта Кларенса МакКласки, вскоре после 10.00 наконец заметили 3 японских авианосца. Командир группы приказал эскадрилье VB-6 атаковать правый авианосец («Акаги»), а эскадрилье VS-6 — левый («Кагу»). В результате «Акаги» оказался точно в таком же положении, как и «Сорю» — беззащитный, застигнутый врасплох. «Доунтлессы» спикировали до высоты 1600 футов, прежде чем сбросить бомбы, но лишь 2 из них попали в цель. Одна врезалась в край среднего элеватора, вторая попала в кормовую часть ближе к левому борту, при этом уцелевшие офицеры «Акаги» отмечали, что «вражеские пикировщики атаковали отважно».

Во всем этом рассказе можно верить всего лишь одному предложению — «Акаги» действительно был застигнут врасплох, а все остальное ничуть не соответствует действительности. Дело в том, что в результате энергичного маневрирования японских авианосцев перепутали цели, и на «Кагу» спикировали обе эскадрильи. Вдобавок командир VB-6 лейтенант Ричард Бест нарушил наставления, атаковав цель не последовательно, а в строю клина. Однако в самый последний момент он сумел каким-то чудом прервать пики, повернуть вправо, заходя на «Акаги». За командиром рискнули последовать лишь пилоты его собственного звена, остальные самолеты эскадрильи атаковали «Кагу», что и создало впе-

чатления «сплошного потока самолетов», на который потом жаловались японцы. Любопытно, но Бест полагал, что взял на прицел мостик «Акаги», хотя на самом деле целился в колоссальную трубу, выступающую за борт. Кстати, японцы отмечают, что это самолеты пикировали под небольшим углом, не более 50 градусов, что вполне понятно, с учетом смены цели буквально в последний момент.

Как и другие авианосцы, «Акаги» не успел открыть огонь, и командир попытался спасти корабль крутым поворотом в сторону. И ему это почти удалось, первая бомба взорвалась в воде в 10 метрах от левого борта, обдав мостик потоками грязной воды. Третья бомба, которая, по утверждениям большинства книг, попала в левый задний угол полетной палубы, на самом деле прошла вплотную рядом с ним и тоже упала в воду. Ее взрыв позднее еще скажется. Но роковым стало попадание второй бомбы, которую сбросил сам Бест. Она угодила в геометрический центр полетной палубы и взорвалась в ангаре, среди заправленных и вооруженных самолетов.

Кстати, Морисон, описывая эту атаку, допускает грубейшую ошибку. Он утверждает, что на палубе «Акаги» стояли 40 самолетов, которые вооружали и заправляли. На самом деле все подобные операции проводились в ангарах японских авианосцев, что, однако, не повлияло на результат атаки.

Взрывы и пожары немедленно превратили «Акаги» в развалину. В 10.29 капитан 1-го ранга Тадзиро Аоки, опасаясь худшего, приказал затопить бомбовые и торпедные погреба. Носовые погреба были затоплены сразу, но на корме сделали не сразу, так как двери и люки перекосило взрывом. В 10.32 Аоки приказал задействовать углекислотные огнетушители в ангаре, однако это не остановило пожары. В 10.40 был замечен одинокий американский торпедоносец, «Акаги» повернул, чтобы встретить атаку носом. В этот момент его руль заклинило, сказались последствия подводного взрыва. Адмирал Нагумо понял, что пожары не потушить, кроме того, ему требовалась связь, чтобы восстановить командова-

ние соединением, поэтому он решил перенести флаг. В 10.46 адмирал вместе со штабом перешел на эсминец «Новаки», а потом на легкий крейсер «Нагара».

К 13.00 Аоки признал, что авианосец обречен, в 13.38 он приказал спасать портрет императора, а через 12 минут «Акаги» окончательно потерял ход. Пожары вспыхнули с новой силой, и в 16.00 началась эвакуация экипажа, которая завершилась в 20.00.

5 июня в 04.50 пришел приказ адмирала Ямамото добить «Акаги» торпедами, что и было исполнено. Официально считается погибшим 221 человек, что очень мало, учитывая пожары и взрывы, имевшие место. Сравните эту цифру с потерями «Каги» и «Сорю».

Как мелкую деталь отметим, что атака американских самолетов оказалась не такой уж нескоординированной, но пилоты в этом совершенно не виноваты. Имело место еще одно совершенно случайное совпадение. Как раз в тот момент, когда 3 японских авианосца получили смертельные попадания, остатки торпедоносцев «Йорктауна» пытались атаковать «Хирю». Судя по всему, уцелевшие самолеты сбросили 5 торпед, но авианосец без особого труда уклонился от них. Неизвестно, сбили или нет зенитчики «Хирю» хоть один «Дивастейтор», но зато достоверно известно, что их огнем был сбит один «Зеро».

И вот после этой блестящей атаки адмирал Ямагути оказался перед выбором: уходить или атаковать? Собственно, для японского адмирала такой выбор был чисто теоретическим, тем более что в 10.50 адмирал Абэ передал прожектором приказ: «Атаковать вражеские авианосцы». Ямагути оказался чуть ли не единственным, кто сохранил хладнокровие, пусть даже с несколько мрачным оттенком. «Хорошо, пусть «Хирю» остался один, но мы готовы пожертвовать собой, чтобы уничтожить проклятую вражескую эскадру», — заявил он своему штабу. Соответственно в 10.58 с «Хирю» взлетели 18 пикировщиков и 6 истребителей под командованием лейтенанта Кобаяси, а вот

переворужение торпедоносцев еще не завершилось, поэтому Ямагути физически не мог отправить полноценную ударную группу.

В 11.00 адмирал Абэ передал по радио приказ разведывательным самолетам «Тикумы» сообщить координаты вражеских авианосцев и навести ударную группу на них. Дальше мы сталкиваемся с очередным не очень ясным нюансом. В 11.30 Ямагути передает Абэ: «Примите меры для поддержания контакта с вражеским авианосцем, используя разведывательные гидросамолеты».

Судя по всему, японцы окончательно запутались. Ямагути упоминает авианосец в единственном числе, хотя ранее речь шла об авианосцах. К тому же он начинает приказывать адмиралу Абэ, который формально старше него. Если в Коралловом море адмирал Такаги официально передал командование тактическими операциями адмиралу Харе, то ведь здесь этого не было. Кстати, хотя к 11.30 адмирал Нагумо оказался на борту легкого крейсера «Нагара», командование осталось за Ямагути.

В 11.40 самолеты «Хирю» заметили противника, и в эфир немедленно полетела радиограмма, которая могла изменить ход дальнейших событий, если бы была своевременно расшифрована: «Вражеское соединение имеет 3 авианосца. Их сопровождают 22 эсминца». Пилот свалил в одну кучу крейсера и эсминцы, но если исключить этот недочет, сообщение удивительно точное. Увы, Нагумо получил его только через 50 минут. Вообще в сражении при Мидуэ системы связи японского флота работали просто омерзительно, а ведь сложный и многоступенчатый план операции строился на гибком взаимодействии всех соединений, что требовало надежной и оперативной связи.

Кобаяси выбрал для атаки авианосец «Йорктаун». Его группу встретили 12 истребителей воздушного патруля, сбив несколько пикировщиков. Остальные прорвались и атаковали авианосец, несмотря на огонь зениток, и добились 3 попаданий, хотя при этом понесли новые потери. Первая бомба попала в самый центр полетной палубы, чуть позади цент-

рального элеватора, и взорвалась в ангаре, уничтожив 3 самолета. Интересно отметить, что один из этих «Доунтлессов» был заправлен и даже имел подвешенную 1000-фн бомбу, но механики успели включить спринклеры и взрыва не произошло. Вторая бомба взорвалась в дымовой трубе, вывела из строя 2 котла и погасила огонь в 5 котлах из 6. Взрыватель третьей бомбы сработал с большим замедлением, и она взорвалась глубоко в трюме. В общем, японские пилоты добились неплохого результата — из 7 сброшенных бомб 3 были прямыми попаданиями и 2 близкими разрывами, только потери при этом оказались недопустимо высокими. В результате полученных повреждений скорость «Йорктауна» начала быстро снижаться, и через 20 минут он остановился. Так как взрывами были выведены из строя средства связи, в 13.13 адмирал Флетчер решил перебраться на крейсер «Астория». Спрюзенс, который видел, как на горизонте внезапно поднялся столб дыма, послал на помощь Флетчеру 2 крейсера и 2 эсминца.

А теперь мы должны опровергнуть очередную легенду Мидуэя. Большинство источников утверждает, что достоверную информацию о силах американцев Нагумо и Ямагути получили только после возвращения разведывательного самолета «Сорю». Сообщения гидросамолета № 5 «Тикумы» были путанными и неточными, хотя они дали намек на то, что японцам противостоит не один авианосец, а несколько. Но абсолютно точная информация была получена еще в 13.00 с эсминца «Араси». Он выудил из воды одного из сбитых американских летчиков, и тот во время допроса выложил все. Теперь японцы узнали, что они сражаются с 3 авианосцами, причем «Йорктаун» действует отдельно от двух других, и это сразу ставило под сомнение перспективы. Даже если предположить, что пикировщики Кобаяси вывели из строя один авианосец, «Хирю» вряд ли смог бы противостоять двум другим. Но изменить что-либо японцы уже не могли.

Поэтому, когда в 13.20 с «Хирю» взлетели последние его ударные самолеты — 10 торпедоносцев и 6 истребителей под командованием лейтенанта Томонаги, это больше всего на-

поминало жест отчаяния. Пилотов напутствовал лично адмирал Ямагути. Так как теперь все знали, что у американцев 3 авианосца, было важно атаковать неповрежденный.

Еще одна загадка: почему торпедоносцы стартовали так поздно? Ведь ударная группа, бомбившая Мидуэй, вернулась на авианосцы 3 часа назад. Чем занимались механики и оружейники «Хирю» все это время? Объяснений этому нет. Может быть, Ямагути ждал нового сообщения о точных координатах американских авианосцев? Не известно. Короче, чем дальше, тем все больше действия Кидо Бутай напоминали предсмертные судороги, беспомощные и бесполезные, такие же, как жест самого Томонаги, решившего лететь на самолете с одним исправным бензобаком.

Только после того, как Томонага улетел, прибыл разведчик «Сорю», хотя ничего нового он сообщить уже не мог. Вернулись и жалкие остатки ударной группы Кобаяси — 5 торпедоносцев и 1 истребитель. На основании полученной информации Ямагути сделал вывод, что один американский авианосец потоплен или, по крайней мере, очень серьезно поврежден. Однако он судил по собственному опыту, три наглядных доказательства которого продолжали пылать на горизонте. Предположить, что в американском флоте борьба за живучесть находится на качественно ином уровне, «самый способный после Ямамото» адмирал оказался не в состоянии. Он ждал результатов атаки торпедоносцев и надеялся на лучшее. В 14.30 Ямагути радирует на «Акаги», чтобы все самолеты, находящиеся на полетной палубе авианосца, перелетели на «Хирю». Без комментариев.

В 14.26 по радио долетел долгожданный приказ Томонаги: «Всем самолетам атаковать!» Торпедоносцы нашли противника довольно легко, но вот чего не знали японские пилоты — они вышли все на тот же самый «Йорктаун». Американцы прекрасно воспользовались предоставленной им передышкой, механики ввели в строй часть котлов, и корабль мог развить скорость 19 узлов. Но вот с воздушным патрулем возникли некоторые проблемы. В воздухе находились 6 «Уайлдкэтов», из которых только 4 были направлены

на перехват. ОС 16 направило на помощь еще 8 истребителей, однако снова японцев остановить не удалось, но теперя потери были даже меньше, чем у пикировщиков. Может, помогло то, что Томонага умело использовал облачность для скрытого подхода. В результате атаки авианосец получил 2 попадания в левый борт. Руль заклинило, крен сразу достиг 17 градусов, и японцы снова решили, что авианосец обречен. На этот раз уцелели 5 торпедоносцев и 4 истребителя, которые в 15.40 вернулись на авианосец.

После этого неумный Ямагути начал готовить третью атаку, назначив взлет на 18.00. Он был уверен, что 2 вражеских авианосца выведены из строя, и появилась возможность расправиться с третьим. В этом случае перспектива ночного боя начинала обретать реальные очертания, особенно если помимо крейсеров в нем примут участие линкоры Абэ и Кондо. Правда, не очень понятно, на что рассчитывали японские адмиралы, ведь «Хирю» мог послать в атаку всего 4 пикировщика и 5 торпедоносцев. Однако Нагумо потерял все надежды на спасение горящих авианосцев и начал задумываться, а не лучше ли отвести «Хирю» из опасной зоны, хотя было уже поздно. В 14.45 японский авианосец был обнаружен разведывательными «Доунтлессами» с «Йорктауна», и ОС 16 начало готовить свою атаку. В 15.25 «Энтерпрайз» развернулся против ветра и поднял сводную группу из 26 пикировщиков под командованием лейтенанта Галлахера, причем 15 из них принадлежали «Йорктауну». «Хорнет» тоже внес свой вклад в это мероприятие, отправив 16 «Доунтлессов», пусть и с опозданием в полчаса.

Когда в 17.00 американские пикировщики нашли «Хирю», в воздухе патрулировали 13 истребителей с разных авианосцев. Хотя теперь этот патруль был эшелонирован по высоте, однако остановить «Доунтлессы» истребители все равно не смогли, хотя теперь пикировщики прилетели без истребительного сопровождения. Были сбиты всего 2 SBD. Честно говоря, мне уже надоело повторять: авианосные дуэли показали, что слава «Зеро» как истребителя оказалась сильно преувеличенной. «Хирю» открыл огонь по пикиров-

щикам, но, увы, корабли сопровождения ему не помогали. Они расположились по кругу радиусом около 10 километров. Об этом открыто не говорят, но, похоже, японская доктрина предусматривала защиту авианосцев от вражеских кораблей и подводных лодок, но не от самолетов...

Американская атака оказалась на удивление плохо организована, дошло до того, что два звена пикировщиков, заходившие на цель с разных направлений, едва не столкнулись в воздухе. И все-таки их было слишком много. «Хирю» уклонился от первых бомб энергичным маневрированием, но потом получил 4 попадания в его носовую часть. Вся носовая часть полетной палубы просто исчезла, и вскоре корабль пылал от носа до кормы. Когда стало ясно, что с авианосцем покончено, несколько «Доунтлессов» атаковали линкор «Харуна», но никакого успеха не добились. Через 20 минут прилетели самолеты «Хорнета», которые атаковали крейсера «Тонэ» и «Тикума», впрочем, как-то достаточно вяло, добившись лишь нескольких близких разрывов. Собственно, на этом дуэль авианосцев закончилась, хотя битва у атолла Мидуэй продолжалась еще достаточно долго.

«Хирю» мучился довольно долго. Одно время казалось, что его удастся спасти, так как машины авианосца продолжали исправно работать. Но потом пламя прорвалось вниз, машины встали, и судьба последнего японского авианосца тоже была решена. Команда оставила корабль, и в 05.05 эсминцы торпедировали его. Адмирал Ямагути отказался покидать корабль, заявив: «Как командир дивизии авианосцев я целиком отвечаю за гибель «Сорю» и «Хирю». Я решил оставаться на борту до конца, но я приказываю всем вам покинуть корабль и продолжать вашу верную службу его величеству императору».

После этого в битве наступило затишье, так как измененные летчики просто валились с ног. Японские адмиралы еще обсуждали предложение попытаться навязать американцам ночной бой, но это было бессмысленно, так как адмирал Спрюэнс принял решение отвести свои авианосцы на восток именно для того, чтобы исключить подобную случайность.

За это его долго критиковали, ведь это лишило его возможности на следующий день атаковать корабли Ямамото и Кондо. Но эти корабли вполне могли атаковать американские авианосцы еще ночью...

Адмирал Ямамото, судя по всему, весь день переходил от надежды к отчаянию, обратно к надежде и снова к отчаянию. Во всяком случае, с «Ямато» в эфир улетела целая серия странных, а ~~подчас~~ просто невыполнимых приказаний. В 12.40 он потребовал, чтобы Алеутское соединение и корабли адмирала Кондо шли на randevу с его Главными Силами. Ямамото, даже лишившись авианосцев, все еще собирался попытаться захватить Мидуэй, хотя он знал, что у противника имелись 3 тяжелых авианосца. И все-таки в 19.15 он передает по радио своим адмиралам, что враг отходит на восток, его следует догнать и уничтожить. В 21.30 адмирал Нагумо сообщил, что перенес флаг на крейсер «Нагара» и охраняет дрейфующий «Хирую». Кроме того, он передал, что у американцев еще остались 2 авианосца и что его корабли вряд ли сумеют помочь Ямамото в ночном бою. Тогда Ямамото решил, что Нагумо проявляет слишком много осторожности, и в 00.55 передает приказ адмиралу Кондо возглавить соединение ночного боя. Задача обстрела Мидуэя, которая была первоначально поставлена перед Кондо, оставалась в силе.

Так как соединение Кондо не подверглось разгрому, он не стал колебаться и пошел прямо к Мидуэю. Адмирал выстроил свои 8 тяжелых, 1 легкий крейсер и 10 эсминцев в линию с интервалами 4 мили между кораблями и повернул на северо-восток, чтобы попытаться найти американцев, 2 линкора должны были следовать в 10 милях сзади. Легкий крейсер «Дзинцу» вместе с 10 эсминцами адмирала Танаки находился неподалеку. 2 линкора, 2 тяжелых крейсера и 12 эсминцев Нагумо шли всего в 125 милях от Кондо. Кондо приказал 7-й дивизии крейсеров адмирала Куриты в 02.00 обстрелять Мидуэй. Однако после уточнения диспозиции выяснилось, что обстрелять остров ранее 03.00 не получится, а это озна-

чало, что на рассвете крейсера окажутся слишком близко от Мидуэя и неизбежно попадут под ответный удар американских самолетов — с атолла или с авианосцев, это было неважно. В опасном положении могли оказаться и другие корабли Кондо. Поэтому Ямамото после долгих колебаний отменил обстрел и приказал всем кораблям Кондо и Нагумо отходить, а в 02.55 скомандовал общее отступление. Все его корабли должны были встретиться в назначенной точке северо-западнее Мидуэя, чтобы начать совместный отход и произвести дозаправку. Корабли Кондо присоединились к Главным Силам в 08.15, а остатки Кидо Бутай появились на горизонте в 13.00. Операция М1 была отменена, и больше о ней не вспоминали.

Мы не забыли про 7-ю дивизию крейсеров, просто на ее долю выпала новая порция захватывающих приключений. Как выяснилось много позднее, ее несчастья начались с того, что в очередной раз отвратительно сработала связь, причем не где-то, а на флагмане самого Ямамото. Приказ на отход был ошибочно передан 8-й дивизии крейсеров. Адмирал Курита получил его лишь в 02.30, когда находился всего в 50 милях от Мидуэя. Судя по всему, японцам в этот день не везло везде и всегда. Крейсера начали поворот в районе патрулирования американской подводной лодки «Тамбор», более того, чуть ли не на прицеле у нее. Лодка заметила японские крейсера, но и сама была обнаружена. Лучше бы наблюдатели флагманского «Кумано» ее не заметили! Лодка могла промахнуться, торпеды могли не взорваться, как это произошло у «Наутилуса». Зато результат срочного поворота оказался катастрофическим. Строй рассыпался, каждый корабль маневрировал как бог на душу положит. И если «Кумано» и «Судзуя» еще разминулись в считанных метрах, то «Могами» и «Микуме» повезло много меньше. «Могами» ударил «Микуму» в левую раковину и свернул себе всю носовую часть до первой башни под прямым углом вправо. На «Микуме» были повреждены нефтяные цистерны и вспыхнули небольшие пожары. Скорость «Могами» упала до 12 узлов, и адмирал Курита решил не ждать его,

чтобы не рисковать двумя целыми крейсерами. Он оставил позади «Могами» и «Микуму», придав им в качестве охранения 2 эсминца, а сам пошел на соединение с адмиралом Кондо.

Кстати, ночной обстрел острова все-таки был проведен. Это сделала подводная лодка I-168, хотя ее снаряды, самое большее, могли помешать американцам выспаться.

Адмирал Спрюэнс, как мы уже говорили, решил, что лучшая храбрость — это осторожность. Его авиагруппы понесли большие потери, а кроме того, он совсем не желал, чтобы ОС 16 и ОС 17, имевшие достаточно слабое охранение, натолкнулись на японскую армаду, пусть даже и потерявшую все 4 авианосца. Спрюэнс знал, что в составе японских эскадр имеются быстроходные линкоры, которые в считанные минуты могли отправить на дно любой из американских крейсеров, не говоря уже об авианосцах. Кроме того, не было никакой гарантии, что рядом не находится еще один японский авианосец — слишком много самолетов прикрывали «Хирию» во время последнего боя. Поэтому всю первую половину ночи Спрюэнс шел на восток и лишь около полуночи повернул обратно, чтобы оказаться недалеко от Мидуэя на случай, если японцы будут упорствовать в своем желании высадить десант.

На рассвете с Мидуэя на разведку были отправлены все имеющиеся «Каталины», а за ними последовали 12 армейских бомбардировщиков В-17. Но теперь уже американцы допустили грубую ошибку в организации разведки, ограничив радиус поиска 250 миль, хотя еще накануне те же самолеты производили поиск в радиусе 700 миль. На острове после беспокойной ночи готовились ко всяческим неприятностям, вдобавок подводная лодка «Тамбор» донесла о своей встрече с крейсерами. И действительно, в 06.30 одна из «Каталин» обнаружила их в 125 милях от Мидуэя, приняв, правда, за линкоры. Упустить такую соблазнительную цель было бы крайне обидно, тем более что за «линкорами» волочился нефтяной след, и с Мидуэя немедленно вылетели все уцелевшие самолеты морской пехоты: 6 «Доунтлессов»

и 6 «Виндикейторов». В 07.45 они заметили нефтяное пятно, которое навело их на поврежденные японские корабли, атака началась в 08.05. «Доунтлессы» атаковали с пикирования, а «Виндикейторы» планировали на цель. Зенитный огонь был плотным и точным. Японские крейсера открыли зенитный огонь и сорвали атаку неопытных пилотов, которые добились только 6 близких разрывов.

В ходе атаки «Виндикейтор» капитана Флеминга был подбит и загорелся, а дальше начинается очередная таинственно-героическая история. Долгое время американцы утверждали, что пилот направил свой самолет прямо на «Микуму» и врезался в четвертую башню. Дескать, потом пламя разлетелось по палубе и было затянута вентилятором машинного отделения правого борта, где погибла вся машинная команда, остальные 3 корабля повреждений не получили. Подтверждением этой гипотезы служил снимок горящего крейсера, сделанный уже на следующий день. Там на крыше башни ясно виднеется нечто странное, что принимали за обломки самолета. Но дотошные историки изучили этот снимок под микроскопом и пришли к выводу, что это вполне могут быть обломки надстройки или даже грот-мачты, смотрите описание атак 6 июня. Так был поставлен под сомнение подвиг Гастелло по-американски. Кстати, сами же американские пилоты утверждали, что самолет Флеминга упал в море, но, как говорится, правда не то, что было на самом деле, а то, что написано. Ну, а в 08.28 японцев атаковали 8 «Летающих крепостей», которые тоже не добились попаданий, что уже никого не удивило.

Адмирал Спрюэнс продолжал осторожничать. Сообщение о крейсерах Куриты, идущих на восток в 90 милях от Мидуэя, указывало, что бой может возобновиться. Невнятные сообщения «Каталин» о горящем «Хирию» снова заставили его заподозрить, что рядом скрываются японские авианосцы. Поэтому 5 июня в 06.00 Спрюэнс находился в 130 милях северо-восточнее Мидуэя и двигался на запад, не слишком торопясь. На рассвете ОС 16 возобновило полеты самолетов-разведчиков, пытаясь найти японские авианосцы, унич-

тожение которых было главной целью операции. Лишь по этой причине 5 июня Спрюэнс даже не думал о каких-то там крейсерах.

Адмирал долго выжидал, только в 15.12 решился поднять 32 пикировщика с «Хорнета» и 32 с «Энтерпрайза». Самолеты могли взлететь раньше, но в какой-то момент их решили перевооружить с 1000-фн на 500-фн бомбы, чтобы увеличить радиус поиска. Единственным кораблем, который им удалось отыскать, был эсминец «Таникадзэ». В свое время его послали удостовериться, что «Хирю» затонул, и теперь эсминец возвращался к своей эскадре. Американцы приняли его за легкий крейсер и, за неимением других целей, атаковали. У «Таникадзэ» и без того выдался горячий денек, так как его дважды бомбили В-17, а теперь на бедный эсминец обрушились 56 пикировщиков. Тем не менее, благодаря искусному маневрированию, он не только не получил ни царапины, но даже сбил один пикировщик. Японцы даже не подозревали, что отчасти отомстили за «Хирю», так как это был самолет лейтенанта Адамса, который накануне днем нашел авианосец.

Наконец адмирал Спрюэнс отбросил надежду атаковать главные силы Ямамото и решил переключиться на то, что находится ближе. В 20.40 он двинулся на запад, чтобы атаковать их утром 6 июня, что и было сделано. Но Спрюэнс не был бы Спрюэнсом, если бы изменил своей методичной осторожности.

На рассвете с «Энтерпрайза» взлетели 18 «Доунтлесов», вооруженных 500-фн бомбами с приказом обшарить всю западную половину горизонта. В 06.30 крейсер «Микума» заметил американские самолеты, а через 15 минут самолеты заметили крейсеров. Правда, первая радиограмма энсайна Картера поставила в тупик Спрюэнса и его штаб, так как гласила: «Вижу 2 авианосца и 5 эсминцев». Неужели, кроме потопленных вчера 4 авианосцев, японцы имеют еще 2? Или потопленные, так сказать, не до конца потоплены? Но размышлять слишком долго было опасно, и Спрюэнс приказал поднимать самолеты. С «Хорнета» взлетели 23 собственных «Доунтлесса» и 2 прибудыша с «Энтерпрайза»,

8 самолетов несли 500-фн бомбы, а остальные — 1000-фн, их сопровождали 8 «Уайлдкэтов». По пути командир группы получил успокаивающее сообщение с авианосца: вражеское соединение состоит из крейсеров и эсминцев, авианосцев в нем нет. Это подтверждало вчерашние догадки, что все японские авианосцы потоплены накануне. Тем временем над японским отрядом появились 2 гидросамолета с крейсера «Нью Орлеанс», которые поддерживали устойчивый контакт и навели пикировщики на поврежденные крейсера.

В 09.50 пикировщики «Хорнета» атаковали «Могами», но добились унизительно малого количества попаданий, если учесть полную безнаказанность атаки. В крейсер попали всего 2 бомбы, и слабым утешением может служить то, что одна из них разнесла кормовую башню. Команда могла лишь порадоваться предусмотрительности минного офицера капитан-лейтенанта Саруватари, который приказал избавиться от всех торпед, что спасло «Могами» от дополнительных взрывов и пожаров. В общем, крейсер не получил серьезных повреждений, хотя, разумеется, это никак не могло повлиять на его дальнейшую судьбу. Между прочим, командир «Хорнета» капитан 1-го ранга Митчер в своем рапорте пишет, что пилоты упрямо настаивали на том, что целью атаки был линкор типа «Кириисима», что далеко не лучшим образом характеризует их подготовку. Среди бела дня в условиях идеальной видимости перепутать два столь непохожих корабля трудно, но, как оказалось, все-таки возможно.

На обратном пути самолеты сделали крюк к югу, чтобы проверить, не находятся ли поблизости другие японские корабли. А когда пикировщики сели на «Хорнет», выяснилось, что из-за проблем с радиосвязью авианосец не получил ни одной радиограммы с самолетов, а те, в свою очередь, не получили ни одного приказа. Митчер махнул на это рукой и приказал готовиться к новому вылету.

Тем временем несчастные крейсера были атакованы самолетами «Энтерпрайза». С него взлетел 31 пикировщик в сопровождении 12 «Уайлдкэтов», ведь нужно было учитывать гипотетическую возможность присутствия японских

авианосцев. Между прочим, это было гораздо более надежное прикрытие, чем 4 июня, когда пикировщики отправлялись бомбить Кидо Бутай! И, что самое примечательное, свой последний боевой вылет с авианосца совершили TBD «Дивастейторы». После вчерашней гекатомбы на «Энтерпрайзе» еще сохранились 3 таких самолета, вот они и присоединились к остальным. Но при этом Спрюэнс дал летчикам приказ: не рисковать попусту и не атаковать, если зенитный огонь будет слишком сильным. Приказ был исполнен в точности, атаковали только пикировщики.

В полдень японские корабли были замечены на горизонте, но никаких линкоров и тем более авианосцев среди них не оказалось. Пилоты решили, что видят тяжелый и легкий крейсера в сопровождении 2 эсминцев.

Первым на этот раз опять пострадал «Могами», который получил 2 бомбы в среднюю часть корпуса. Японские корабли начали беспорядочно метаться, потому что маневрами уклонения их перемещения назвать нельзя, и сбитые с толка американские пилоты, вместо того, чтобы добить «Могами», принялись за «Микуму». Первое попадание пришлось в башню № 3, и град осколков обрушился на мостик, убив многих офицеров. Командир крейсера получил тяжелое ранение в голову и потерял сознание, поэтому командование пришлось брать на себя старшему помощнику. Его попытка увернуться от очередной серии бомб оказалась бесполезной, крейсер получил 2 попадания, причем случилось самое плохое — одна из бомб пробила броневую палубу и взорвалась в левом кормовом машинном отделении. «Микума» потерял ход, а вблизи от торпедных аппаратов вспыхнул сильный пожар. В общем, в ходе этой атаки «Микума» получил 5 прямых попаданий, еще 2 бомбы взорвались рядом с бортом крейсера. Досталось и эсминцам — «Асасио» был обстрелян истребителями и, хотя не получил серьезных повреждений, погибли 22 человека команды.

Результатом атаки, по мнению американцев, были 6 попаданий в тяжелый крейсер, 1 — в легкий, а эсминец загорелся в результате обстрела.

В это же время произошел комический эпизод, который с самой лучшей стороны характеризует действия базовой авиации. В 10.45 с Мидуэя вылетели все находившиеся там В-17 — 26 машин. Пилоты имели приказ найти японские крейсера, и одна группа из 6 бомбардировщиков нашла противника. Ни секунды не задумываясь, летчики бросили на него 20 бомб весом по 1000 фунтов и с радостью сообщили, что добились 2 попаданий в легкий крейсер, который затонул в течение 15 секунд. По неподтвержденным данным, радиограмма командира подводной лодки «Грейлинг» капитан-лейтенанта Ольсена была совершенно непечатной.

Пока еще японцы сохраняли надежды на спасение «Микумы», так как два машинных отделения остались целы, крейсер оставался на ровном киле и затопления были совсем невелики. Если бы удалось потушить пожары, то он имел все шансы доплыть до Трука. Но в 13.58 все надежды разлетелись в прах. Минный офицер «Микумы» был не столь предусмотрителен, и огонь добрался до запасных торпед. Прогрели несколько страшных взрывов, и вся средняя часть крейсера превратилась в груды скрученного, обгорелого железа. Но еще более опасными оказались внутренние повреждения, выяснилось, что взрывами пробито днище, и стало ясно, что корабль обречен.

Интересно отметить, что в этот момент в головы японских адмиралов пришла безумная мысль попытаться отомстить за гибель «Микумы». В 13.40 адмирал Кондо передал по радио приказ своему Оккупационному Соединению и 8-й дивизии крейсеров полным ходом следовать на запад, чтобы найти и уничтожить вражеские авианосцы и помочь атакованным крейсерам. Кондо даже приказал авианосцу «Дзуйхо» подготовиться к атаке вражеских авианосцев, совершенно забыв, что на авианосце имеются всего лишь 6 торпедоносцев и 6 «Зеро», 6 более старых истребителей А5М нельзя было принимать всерьез. Но, похоже, адмирал думал иначе, так как приказал готовить гидросамолеты своих крейсеров к атаке вражеских авианосцев. Японцам крупно повезло, что эта атака не состоялась.

Положение «Микумы» стало безнадежным, и началась эвакуация команды, но в этот момент в 14.45 снова появились американские самолеты. Это была вторая ударная группа, поднятая «Хорнетом». К этому времени ОС 16 достаточно приблизилось к японским кораблям, и каждый из 33 «Доунтлессов» мог без труда нести 1000-фн бомбу. На сей раз истребители остались на авианосце, так как было совершенно понятно, что они не нужны.

В ходе этой атаки оба крейсера получили новые попадания. На «Могами» бомба снова взорвалась на шельтердеке, рядом с корабельным лазаретом, перебив почти весь медицинский персонал. Это было уже третье попадание примерно в одно и то же место, и там начался сильный пожар. Но крейсеру продолжало везти, так как его машины не пострадали, поэтому командир решил немедленно уходить, чтобы не разделить судьбу товарища. Он приказал передать по радио, что следует на запад со скоростью 20 узлов, чтобы навести противника на Главные Силы. В общем, «Могами» удалось спастись, хотя погибли 90 человек команды, а еще 100 были ранены.

Эсминец «Арасио» получил прямое попадание в корму, причем взрыв произошел прямо среди группы моряков, спасенных с «Микумы», эсминец потерял ход и лишился управления. Однако его команда сумела потушить пожары и восстановить управление, хотя команды в рулевое отделение приходилось передавать по живой цепочке.

Оставшийся позади «Микума» продолжал гореть и медленно погружался в воду с креном на левый борт. В 15.52 Спрюэнс отправил 2 «Доунтлесса» сфотографировать гибнущий крейсер противника, и сегодня эти фотографии сопровождают практически любую книгу о Мидуэе. Сколько бомб попало в него в ходе этой атаки — точно не известно. Погибли 700 человек команды. Приняв все самолеты, адмирал Спрюэнс повернул назад, для американских авианосцев битва при Мидуэе завершилась.

Впрочем, 6 июня и японцам удалось нанести противнику ощутимый удар. Собственно, это был их единственный успех в битве при Мидуэе, однако авианосцам принадле-

жала лишь часть успеха. Утром капитан вместе с частью команды вернулся на «Йорктаун», и спасательные работы возобновились. Пожары удалось потушить, а крен на левый борт был заметно уменьшен откачкой воды с помощью переносных помп и контрзатопления. Тральщик «Вирео» завел буксир и потащил поврежденный авианосец в Пёрл-Харбор.

Однако командир японской подводной лодки I-168 капитан-лейтенант Танабэ имел на сей счет свое собственное мнение. В 04.10 наблюдатель сообщил, что справа по носу видит какую-то цель. Вскоре и сам Танабэ на фоне восходящего солнца увидел то, о чем любой подводник мог лишь мечтать — поврежденный вражеский авианосец, причем почти без хода. В 06.00 лодка погрузилась и начала маневрировать, чтобы выйти в атаку. Авианосец прикрывали 6 эсминцев, поэтому атака была связана с изрядным риском, так как Танабэ решил стрелять в упор, чтобы избежать всяких случайностей. Когда он в следующий раз поднял перископ, ему показалось, что эсминцы идут прямо на него, Танабэ даже приказал готовиться к атаке глубинными бомбами, однако ничего не случилось, хотя весь экипаж лодки слышал писк американских гидролокаторов. Американцы жалуются на отвратительные гидроакустические условия, однако, скорее всего, они целиком поглощены спасательными работами и просто не воспринимали всерьез подводную угрозу.

Во всяком случае, когда Танабэ в следующий раз поднял перископ, лодка находилась всего в 500 метрах от «Йорктауна» внутри кольца охранения. Он мог различить лица американских моряков на полетной палубе. Это был уже явный перебор, на такой дистанции торпеды могли не встать на боевой взвод, поэтому он решил отвести лодку подальше. Внезапно все шумы наверху стихли, пропало даже попискивание гидролокаторов, что озадачило офицеров I-168, они не могли найти этому никаких объяснений. Когда Танабэ в следующий раз поднял перископ, то увидел «Йорктаун» на расстоянии 1500 метров, причем в идеальном ракурсе — под прямым углом. Танабэ понимал, что стрелять два раза ему не

дадут, и решил разрядить все носовые аппараты, но при этом он применил хитрый прием, эффективность которого выглядит несколько сомнительной. Обычно лодка стреляет залпом из 4 торпед веером, но Танабэ в 13.31 выпустил 2 торпеды, а через 2 секунды — еще 2 с тем же самым прицелом. Он был уверен, что не промахнется, и рассчитывал, что попадание пары торпед в одно и то же место окажет максимальное разрушительное действие. После этого I-168 немедленно погрузилась на 100 метров, и Танабэ стал ждать результата. Через 40 секунд на лодке услышали три сильных взрыва.

В общем, в описании этой атаки нетрудно заметить массу неясностей и нестыковок. Самое простое: как известно, две торпеды попали в «Йорктаун», а третья — в стоящий у борта авианосца эсминец «Хамман». Почему Танабэ, разглядевший лица, ни словом не упоминает об эсминце? Что это за странные зигзаги выписывала I-168 — вперед и назад при полном попустительстве американских эсминцев? Самое грустное, что сегодня нет ни малейшей надежды получить ответы на эти вопросы и массу других.

Одна торпеда попала прямо в котельное отделение № 2 «Хаммана», а еще две, пройдя под килем, ударили в борт авианосца. Попадание и гидравлический удар разорвал эсминец пополам, и он затонул в течение 4 минут. К сожалению, произошла довольно обычная вещь — при погружении эсминца сдетонировали глубинные бомбы, убив многих моряков, находившихся в воде.

Эсминцы в течение 2 часов гонялись за японской подводной лодкой, сбросили на нее массу глубинных бомб и нанесли ей тяжелейшие повреждения, но потопить так и не сумели. Танабэ уже был готов всплывать на поверхность, чтобы принять последний бой, так как его батареи были полностью разряжены, но вдруг американцы прекратили атаки. Это было просто чудесное спасение. В 16.40 лодка поднялась на поверхность, и Танабэ увидел на расстоянии 10000 метров 3 американских эсминца, уходящие прочь. Так как «Йорктауна» нигде не было видно, Танабэ решил, что потопил его.

Но на этом приключения I-168 не завершились. Погрузиться лодка не могла, и Танабэ решил уходить в надводном положении. Но когда запустили дизеля, они выбросили такой клуб дыма, что эсминцы сразу заметили его и начали обстреливать лодку из орудий, но их стрельба была просто отвратительной. Может, в очередной раз лодку спасли сгущающиеся сумерки? Танабэ немного провентилировал отсеки и зарядил аккумуляторы, и поэтому смог снова погрузиться. Повторная атака эсминцев была непродолжительной, вскоре они окончательно ушли. В 20.00 I-168 снова всплыла и направилась в Японию.

А что с «Йорктауном»? Пока что он не собирался тонуть, ведь торпедные попадания пришлось в правый борт, и крен почти пропал. Однако капитан 1-го ранга Бакмастер в 15.50 в очередной раз удрал с авианосца на буксир «Вирео». В течение ночи эсминцы терпеливо ждали, когда же затонет авианосец, и в 05.01 дождались! Авианосец повалился на левый борт, перевернулся и затонул. Кстати, в 1998 году экспедиция Роберта Балларда нашла его на дне океана, корабль замечательно сохранился.

Сражение завершилось разгромом японского флота, который с этого момента перешел к стратегической обороне. Конечно, японцы еще проводили какие-то локальные наступательные операции, но это уже не имело никакого значения, судьба войны была решена окончательно. Огненные письма провозгласили приговор: **Фарес**.

Если же рассмотреть ход всего сражения, то придется согласиться с Гордоном Пранджем, назвавшим свою книгу «Чудо при Мидуэе», хотя автор вряд ли заметил, до какой степени он угадал. Обычно пишут про подавляющее превосходство японцев в силах, потому, мол, и чудо. На самом деле, как мы видели, все преимущества были на стороне американцев. Однако бездарные действия адмиралов и офицеров, неподготовленность рядового состава едва не привели американский флот к поражению. И победа действительно была чудом, потому что битву выиграл не американский флот, а всего лишь **три эскадрильи пикировщиков**. Все остальные только созерцали сотворенное ими чудо.

ВИРТУАЛЬНАЯ РЕАЛЬНОСТЬ НОМЕР ТРИ

Альтернативные варианты битвы при Мидуэ сводятся к унылым повторениям нехитрой мантры: японцы победили, японцы победили, японцы победили... Никто не утруждает себя объяснениями, каким образом они ухитрились это сделать. В принципе это типичная болезнь подавляющего большинства альтернатив, их пишут, чтобы сообщить — разгромленная армия, безусловно, могла и должна была победить, вот должна, и все тут. Выбор вариантов тоже не блещет разнообразием, прежде всего, предполагается, что несчастный самолет № 4 с «Тонэ» стартовал вовремя и вовремя обнаружил американские авианосцы, или Нагумо выиграл те самые роковые, но никогда не существовавшие 5 минут. В результате эти многократно пережеванные постулаты начинают вызывать приступы тошноты.

На самом же деле количество развилки в нагромождении ошибок, называемом «битвой при Мидуэ», гораздо больше, причем часть из них относится к периоду подготовки операции. Постараюсь перечислить варианты, но делать это я буду с учетом своего представления об альтернативе, которая ни в коем случае не есть воплощение в жизнь видений, сопутствующих приступам *delirium tremens*, допускаются лишь минимальные, безусловно реализуемые изменения реального хода событий. Хотя часто такое минимальное изменение становится камешком, который тащит за собой лавину.

Как мы писали, командование японского флота даже не поднимало вопрос об участии «Дзуйкаку» в операции. А вот взяло и подняло, в конце концов, в Индийский океан Кидо Бутай тоже ходило в составе 5 авианосцев, и получилось не так уже плохо.

Но тут же можно предложить совершенно аналогичный ход за противоположную сторону. Все прекрасно помнят, как адмирал Нимиц ремонтировал «Йорктаун». На фоне этого объяснения опоздания «Саратоги», дескать, «корабль принимал запасы и самолеты», выглядят несерьезно. Итак, Нимиц вставил фитиль кому надо в Сан-Диего, и «Саратога» вышла

на день раньше. Если не хочется возиться с дозаправкой эсминцев — в сопровождении одного крейсера «Сан Хуан». Совершила на большой скорости бросок к Мидуэ, и утром 4 июня в составе ОС 17 имелись два авианосца.

Пресловутый разведчик № 4 с «Тонэ» вылетел вовремя. Однако не могу удержаться, чтобы не вставить маленькую шпильку. Это совсем не гарантирует обнаружения американских соединений, и, если быть до конца честным, до сих пор непонятно, где, что и когда видели японские самолеты, так как все их донесения крайне расплывчаты и неопределенны. Вспомните хотя бы 6 авианосцев, вдруг обнаруженные утром 6 июня.

Американцев обнаружил разведчик № 1 с «Тикумы», как ему и было положено. Однако обратите внимание, что даже в этом случае американцы имеют час форы.

Американские авианосцы подняли ударные группы не в 07.00, а сразу после первого контакта, на час раньше.

Американские ударные группы не бросились на юг прочесывать пустой океан, а точно вышли на Кидо Бутай. Скажем, «Хорнет» не стал гордо хранить радиомолчание и передал по радио уточненную позицию японских авианосцев.

Наконец, Нагумо дали мифические «пять минут». Кстати, этот вариант становится самым интересным. Что будут делать обе стороны, если их авианосцы выведены из строя? Американцы еще могут посадить самолеты на Мидуэй, а что делать японцам, особенно учитывая чрезмерную уязвимость их авианосцев? Уже Коралловое море доказало, что справиться с подобной критической ситуацией они не способны. Зато американцы вполне могут быстро исправить повреждения полетных палуб.

Американские ударные группы действовали более четко, и атаки получились скоординированными. Не было избиения торпедоносцев, а была атака. В конце концов, японский воздушный патруль был слишком слаб, чтобы остановить такой налет.

Мы рассмотрим еще один вариант, наверное, самый реальный в мире виртуальности.

Как мы сегодня прекрасно знаем, в 10.20 американские пикировщики вышли на цель в самый подходящий момент — японские авианосцы готовили к вылету самолеты второй волны, их ангары были заполнены вооруженными и заправленными самолетами. Некоторые авторы усиленно муссируют тему о роковых 5 минутах которые дорого стоили японскому флоту, но мы не будем повторять досужие байки.

Как ни странно, в этот момент японцам помогла принципиально порочная доктрина отражения воздушных налетов и налет американских торпедоносцев. Она предусматривала свободное маневрирование кораблей, не связанных общим строем. Эсминцы и крейсера охранения разошлись максимально широко, в то время как авианосцы поворачивали кому куда заблагорассудится, и строй потерял даже отдаленное сходство со стандартной «коробочкой». В результате американские пилоты были совершенно сбиты с толка. Первоначально предполагалось, что эскадрилья Джорджа Беста атакует ближайший авианосец, а эскадрилья Уэйда МакКласки — следующий. Однако «Акаги» и «Кага» маневрировали так энергично, что поменялись местами, и все самолеты «Энтерпрайза» обрушились на один корабль — «Кага». В последний момент Бест попытался выйти из пике, чтобы переключиться на другую цель, но этот отчаянный маневр не принес успеха. Бест со своими ведомыми действительно успел переключиться на флагман адмирала Нагумо, но прицелиться по-настоящему он уже не сумел. В результате первая бомба взорвалась вплотную к левому борту авианосца, вызвав сильную течь и выкосив осколками расчет 25-мм автомата. Вторая бомба взорвалась по правому борту, едва не выломав знаменитую трубу «Акаги». Третья бомба зацепила левый кормовой угол полетной палубы и тоже взорвалась в воде. Можно сказать, что японцам в этот момент повезло, компенсировав удачу американцев в двух других. Ведь «Кага» и «Сорю» получили свою порцию и сейчас беспомощно дрейфовали, охваченные пламенем. Хотя офицеры штаба и говорили что-то об их спасении, на самом деле в глубине души они смирились с их потерей.

Однако предаваться отчаянию было некогда, и Нагумо приказал поднимать самолеты как можно быстрее. Однако это «как можно быстрее» изрядно затянулось, и самолеты взлетели только в 11.00. Все первоначальные планы организации воздушных атак пошли прахом, и теперь 2 авианосца подняли 18 пикировщиков («Хирю»), 16 торпедоносцев («Акаги») и 10 истребителей (6 и 4 соответственно). Группой командовал капитан-лейтенант Мурата — командир торпедоносцев «Акаги». Точный курс на американские авианосцы указать не удалось, поэтому самолеты полетели в общем направлении на северо-восток, надеясь на удачу и какие-нибудь новые сведения. В конце концов японцам удалось заметить возвращающиеся американские самолеты, которые и навели их на собственный авианосец.

В 11.40 пикировщики лейтенанта Кобаяси увидели на горизонте ОС 17 и начали набирать высоту, а торпедоносцы Мураты наоборот пошли вниз к воде. Кружившие в воздухе американские истребители попытались перехватить их, однако плохая организация системы патрулей привела к тому, что лишь 12 «Уайлдкэтов» встретили противника, а этого было слишком мало. Японские истребители сумели сковать их боем, поэтому лишь энсайны Райт и Маркхэм сумели прорваться к торпедоносцам. Они очень хорошо потрепали эскадрилью Мураты, сбив 4 торпедоносца, но, разумеется, это не могло остановить атаку.

«Вэлы» были встречены настоящей стеной огня с авианосца и кораблей сопровождения, но пилоты просто не обращали внимания на разрывы, стремясь сбрасывать бомбы с минимальной высоты. Им удалось добиться 4 попаданий в полетную палубу «Йорктауна», из которых по-настоящему опасными были только два. Эти бомбы попали чуть позади среднего элеватора и пробили несколько палуб. Их взрывами были повреждены дымоходы, и 3 котла вышли из строя, что привело к снижению скорости. Третья бомба пробила насквозь носовой свес палубы и взорвалась в воде, вызвав течи, но не слишком сильные. Четвертая во-

обще имела какой-то дефект, потому что взорвалась прямо на палубе, разворотив деревянный настил, но другого вреда не причинила.

Но никакой передышки американцы не получили, так как сразу после этого легли на боевой курс «Кейты». Собственно, еще не успели опасть последние столбы воды, как «Йорктауну» пришлось разворачиваться навстречу новой угрозе, но теперь горящий авианосец делал это с большим трудом, плохо слушаясь руля. Это облегчило задачу японцев, которые атаковали его с двух бортов, как и положено наставлениями, не было никаких причин отказываться от тактики, которая принесла успех всего месяц назад в Коралловом море. В результате торпедоносцы Мураты добились 3 попаданий в авианосец: 2 в левый борт и 1 — в правый. «Йорктаун» окончательно потерял ход и остановился, превратившись в большой погребальный костер. Дело в том, что одна из торпед разорвала топливные цистерны, и уже бушевавшие пожары получили новую пищу.

«Энтерпрайз» начал принимать возвращающиеся самолеты в 12.37, и адмирал Спрюэнс приказал немедленно перевооружить и заправить максимальное количество пикировщиков, потому что понимал: исход сражения зависит от того, кто первым успеет нанести повторный удар. Силы противников выровнялись, двум японским авианосцам противостояли два американских. Однако, если адмирал Спрюэнс чуть ли не кулаками подгонял своих механиков и оружейников, забыв о своей скромности и сдержанности, то адмирал Нагумо, наоборот, колебался и медлил. Имея готовую к вылету ударную группу, он ждал неизвестно чего. Он разрешил поднимать ее только в 13.20. Группа состояла из пикировщиков «Акаги» и торпедоносцев «Хирию» под командованием лейтенанта Томонаги, их сопровождали 10 истребителей.

Гибель «Йорктауна» была неизбежной, однако он был отомщен. Как раз в то время, когда японские самолеты бомбили авианосец, его собственные разведчики обнаружили японскую эскадру. Это сделал лейтенант Адамс, который

в 14.45 передал, что видит 2 авианосца, 2 линкора, 3 крейсера и 4 эсминца в 110 милях от «Йорктауна». Его сообщение подтвердил самолет, осматривавший соседний сектор.

По приказу адмирала Спрюэнса «Энтерпрайз» немедленно поднял только что подготовленные 24 пикировщика, а через 10 минут с «Хорнета» взлетели еще 16 «Доунтлессов». Все истребители Спрюэнс решил оставить при авианосцах, опасаясь повторения истории с «Йорктауном». В конце концов, «Медленный, но смертоносный» уже успел показать, что может постоять за себя и не будет беспомощной жертвой японских истребителей, если только они не получат большое численное превосходство. Решение, скажем откровенно, авантюрное, но, как показали дальнейшие события, оправданное.

И буквально через считанные минуты после этого появились японские самолеты. Наверное, они могли прилететь раньше, однако ударная группа потеряли около получаса, пока кружила над медленно тонущим «Йорктауном». Лишь когда Томонага убедился, что этот авианосец обречен и не требуются новые удары, чтобы добить его, он разрешил поиски других кораблей. Это промедление оказалось роковым.

В 15.10 японские самолеты атаковали корабли Оперативной Группы 16. Радар давно засек их, и адмирал Спрюэнс успел поднять все наличные истребители, японцев встретил довольно сильный воздушный заслон — около 40 истребителей с трех авианосцев, включая оставшиеся бездомными самолеты «Йорктауна». И хотя американцам удалось сбить большую часть атаковавших самолетов, несколько пикировщиков и торпедоносцев прорвались к цели. Они выбрали целью «Энтерпрайз», который в итоге получил 2 бомбовых и 2 торпедных попадания. Его раны были не столь тяжелы, как у «Йорктауна», однако корабль все равно временно лишился хода. Потери японцев оказались значительными — были сбиты 10 пикировщиков, 10 торпедоносцев и 5 истребителей. Кстати, в ходе этих двух атак погибли 3 из 4 командиров эскадрилий ударных са-

молетов: капитан-лейтенант Мурата, лейтенант Кобаяси, лейтенант Кикиути. Но самым тяжелым ударом стала гибель командира авиагруппы «Хирю» лейтенанта Томонаги. Уцелел лишь командир эскадрильи пикировщиков «Акаги» капитан-лейтенант Тихая.

Следующий удар нанесли американцы, группа пикировщиков «Энтерпрайза», которой командовал лейтенант Бест. Он изо всех сил жаждал реабилитировать себя за неудачную атаку «Акаги», такая возможность ему представилась. Воспользовавшись рваной облачностью, пикировщики подобрались незаметно к Кидой Бутай, которое сейчас отходило на северо-запад. Снова японцы увидели американские самолеты, лишь когда те начали пикирование. Лишь пара коротких очередей раздалась навстречу «Доунтлессам», после чего загремели взрывы.

Первая же бомба, которую сбросил сам Бест, взорвалась перед мостиком, осколки стекла хлестнули по лицам адмирала Нагумо и капитана 1-го ранга Аоки, «Акаги» на какое-то время потерял управление, и это спасло его от следующих трех или четырех бомб, которые взорвались в воде. Однако судьба «Акаги» уже была предрешена, потому что «целый поток самолетов обрушился на авианосец», как писали сами японцы. Одна за другой еще 7 бомб превратили полетную палубу в нечто, напоминающее лунный пейзаж — воронки и дымящиеся обломки. Удивительно, но в первый момент огня никто не видел, только клубы густого черного дыма. Однако не прошло и пяти минут, как пламя поднялось над авианосцем сплошной стеной. Таких повреждений еще не получал ни один из японских кораблей, носовая часть ангара «Акаги», куда пришлось 5 попаданий, была просто снесена в море, мостик превратился в ловушку среди моря огня. Практически сразу стало понятно, что спасти флагманский авианосец не удастся и нужно спасать команду. Последним сигналом Нагумо передал командование авианосным соединением адмиралу Ямагути, который держал флаг на «Хирю». Кажется, адмирал так и не успел узнать, что это приказание было напрасным. «Зеро» ата-

ковали пикировщики, когда те выравнивались над самым морем, в тот момент, когда они были наиболее уязвимы. Японцам сопутствовал некоторый успех, так как погибли 6 пикировщиков, но этот успех пришел слишком поздно.

Подошедшие пикировщики «Хорнета» атаковали последний японский авианосец. Японская тактика отражения воздушных атак сработала против них — свободное маневрирование увело «Акаги» слишком далеко от «Хирю», и истребители, собравшиеся над флагманским авианосцем, не успели прикрыть «Хирю». 5 бомб вспороли носовую часть полетной палубы авианосца как ножом. Силой взрыва плиту носового элеватора подбросило высоко вверх, и она с лязгом рухнула обратно. Над «Хирю» поднялся высокий столб дыма, отмечая место еще одного погребального костра.

Вернувшиеся после атаки японские самолеты были вынуждены садиться на воду, но их экипажи были спасены кораблями сопровождения. Американцам в этом плане было легче, адмирал Спрюэнс по радио приказал пикировщикам «Энтерпрайза» садиться на Мидуэ, чтобы они не мешали борьбе за живучесть. SBD «Хорнета» вернулись на свой корабль.

Все попытки японцев спасти поврежденные авианосцы оказались тщетными, «Сорю» и «Кага» затонули почти одновременно около 19.00. «Акаги» мучился немногим дольше и, брошенный командой, затонул где-то около полуночи. Сразу вслед за ним в 00.45 отправился на дно «Йорктаун». «Хирю» продержался на воде до самого утра, пока работали машины. Но сильные пожары отрезали машинные отделения от верхней палубы, вентиляторы засосали внутрь массу дыма, и машинная команда просто угорела. «Хирю» потерял ход, пожары на нем не ослабевали, поэтому в 04.35 адмирал Абэ приказал добить его торпедами.

Однако на этом сражение еще не завершилось. Поздно вечером адмирал Абэ, принявший командование остатками Кидо Бутай, приказал подводной лодке I-168, патрулировавшей возле атолла, отправляться на поиски поврежден-

ного американского авианосца, указав координаты места атаки Томонаги. «Энтерпрайз» действительно находился там, так как взрывы торпед слишком сильно повредили паропроводы, а попытка буксировать корабль не удалась. На рассвете 6 июня I-168 после долгого маневрирования сумела подобраться вплотную к поврежденному кораблю и всадила в него еще 2 торпеды. Третья торпеда досталась эсминцу «Хьюз», стоявшему у борта «Энтерпрайза».

Адмирал Спрюэнс, который после повреждения авианосца перешел на крейсер «Нортгемптон», приказал «Хорнету» вместе с кораблями сопровождения уходить в Пёрл-Харбор. За это решение его позднее резко критиковали, так как он не использовал возможность безнаказанно поохотиться за японскими кораблями. Однако нам оно представляется справедливым, так как у него осталось слишком мало самолетов, и никто не мог гарантировать, что возле Мидуэя не появятся новые японские авианосцы из числа тех, что участвовали в операции.



Бой у Восточных Соломоновых островов

ТЕ ЖЕ САМЫЕ ГРАБЛИ

Только после битвы при Мидуэе японское командование вдруг задумалось: а все ли правильно оно делает? Оказалось, что до того, как грянет гром, креститься не будет не только русский мужик, но даже японский адмирал. И вот после Мидуэя как-то внезапно выяснилось, что превосходство в авианосцах перешло к противнику. После того, как на Тихий океан был переведен «Уосп», американцы получили 4 эскадренных авианосца против единственного исправного «Дзуйкаку» и ремонтирующегося «Сёкаку». Хуже того, оказалось, что у японцев нет никаких перспектив добиться паритета даже с существующим американским флотом, не говоря уже о том, с которым предстояло сражаться в самом ближайшем будущем, ведь в Японии строился один-единственный эскадренный авианосец «Тайхо». Ах, да, планировалась постройка еще одного — «Унрю». При этом у американцев в июне 1942 года в постройке находились уже 6 знаменитых «Эссексов», однако американская кораблестроительная программа FY41 (для любопытствующих — это означает «1941 финансовый год»), которую в мае и июле 1940 года дважды пересмотрели в сторону увеличения, предусматривала постройку 12 эскадренных авианосцев. Подчеркиваю — это было сделано еще до начала войны! Я полагаю, вам не нужно объ-

яснять разницу между планомерным и тщательно подготовленным массовым строительством с одной стороны и лихорадочными аварийными мероприятиями с другой. Японский флот оказался не готов к авианосной войне, что бы об этом ни писали многочисленные историки.

Вторым интересным моментом является расхожая фраза о том, что японцы рассматривали свою морскую авиацию вообще и авианосцы в частности как уравниль шансов в бою с американским флотом. Но в каком классе кораблей японский флот уступал американскому? Правильно, в линкорах. То есть японские авианосцы считались не более чем приложением к линкорам. Да и появление в составе флота таких кораблей, как торпедные крейсера «Китаками», говорит о том же самом — японские адмиралы по-прежнему делали ставку на генеральное артиллерийское сражение, и авианосцы использовались там, где другие корабли просто физически не могли выполнить поставленную задачу. Подготовленный адмиралом Ямамото план операции у Мидуэя доказывает это предельно убедительно.

Кстати, кораблестроительные программы Японии говорят еще об одной грубой ошибке, допущенной при планировании военных действий. Неужели японцы всерьез рассчитывали обойтись без потерь? Ведь замены ни одному из 6 авианосцев Кидо Бутай даже не предполагалось, все запланированные переоборудования давали только легкие авианосцы. И вот летом 1942 года японцы спохватились, но было поздно. Программа строительства авианосцев выглядела чисто символической, только чтобы верфи не простаивали. Разумеется, японцы тут же спохватились и начали принимать разнообразные «дополнительные» и «чрезвычайные» программы строительства авианосцев, однако время было безнадежно упущено. К тому же все эти программы не учитывали слабости японской судостроительной промышленности, поэтому не приходится удивляться, что из 20 авианосцев, предусмотренных Пересмотренным пятым кораблестроительным планом, в строй вошли только два, но и те не сумели принять участие в боевых действиях. А намеченные сроки ввода в строй новых кораблей заставляют всерьез усомниться

в умственных способностях японских адмиралов. Неужели они всерьез намеревались затянуть войну до сентября 1948 года, ведь именно на этот месяц был запланирован ввод в строй корабля № 5025?!

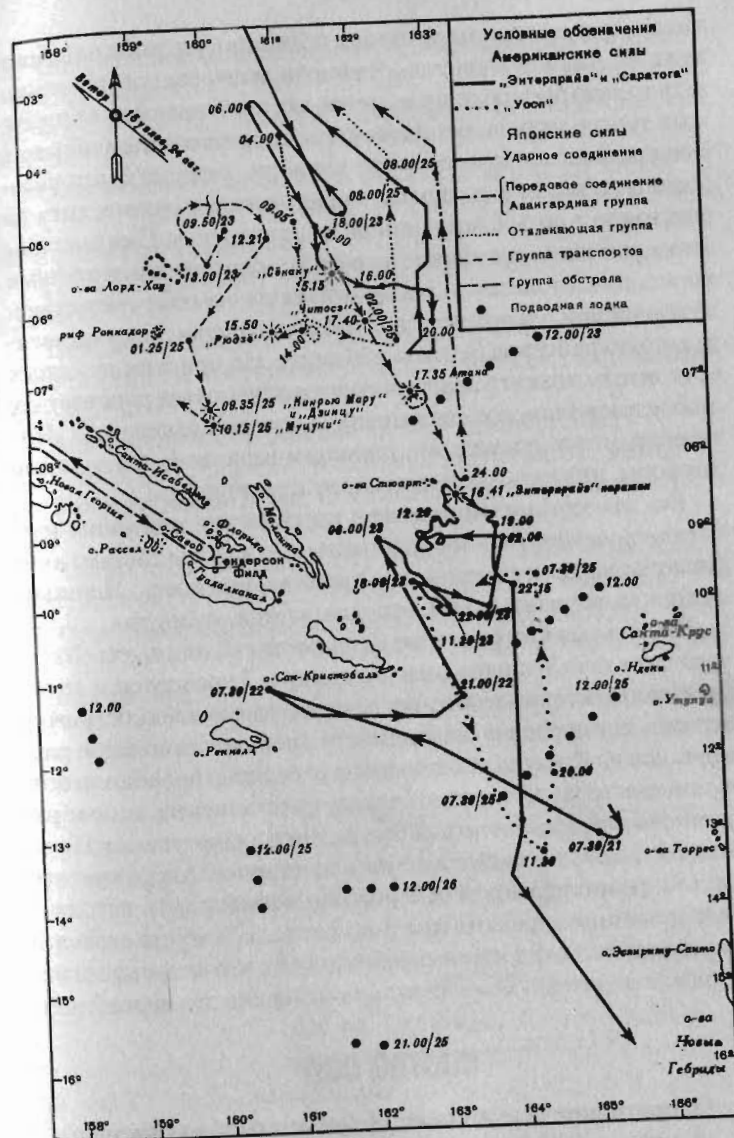
А пока приходилось воевать тем, что осталось в наличии. После Мидуэя японский флот коренным образом изменил свою структуру. Разгромленный 1-й Воздушный Флот был расформирован, а уцелевшие авианосцы были переданы 3-му Флоту. Но это была чисто формальная реорганизация, скорее даже просто переименование. Из 6 уцелевших авианосцев лишь 3 были кораблями специальной постройки, а еще 6 были переоборудованы из кораблей других классов. Увы, теперь более или менее боеспособной могла считаться только 1-я дивизия — «Сёкаку», «Дзуйкаку» и «Дзуйхо». Формально 2-я дивизия авианосцев — «Дзуньё», «Хиё» и «Рюдзё» — лишь немного уступала ей по количеству самолетов, но ее боевую ценность резко снижала маленькая скорость кораблей. На испытаниях бывшие лайнеры «Дзуньё» и «Хиё» развивали по 25 узлов, что уже не слишком много для эскадренного авианосца, но в период службы они почти никогда не могли дать более 22 узлов.

На эскадренных авианосцах количество истребителей было увеличено до 27, а легкий авианосец, входивший в каждую дивизию, превратился в «истребительный авианосец», который должен был прикрывать соединение, что позволило бы эскадренным авианосцам полностью сосредоточиться на атаках. На легких авианосцах остались только истребители и торпедоносцы, которые скорее предназначались для ведения разведки. На эскадренных авианосцах также увеличили количество пикировщиков, хотя для этого пришлось сократить число торпедоносцев.

Японцам требовалось время, чтобы привести в порядок свои авианосные силы, только американцы им этого времени не дали, и уже в августе 1942 года японский флот был вынужден ввязаться в борьбу за Гуадалканал, которая стала для него началом конца. Решения японского командования в этот период отмечены печатью нервозности и растерянности. Они плохо продуманы и зачастую просто невыполнимы.

Бой у Восточных Соломоновых островов можно считать результатом очередного провала японской разведки. В том или ином виде он все равно состоялся бы, но события 24 августа 1942 года самым непосредственным образом следовали из ошибочных сведений разведки. Как известно, 7 августа 1942 года американская морская пехота высадилась на острове Гуадалканал и захватила недостроенный аэродром. В южном фасе японского оборонительного периметра появилась небольшая брешь, и японцы попытались сразу ее заделать. Однако японское командование даже отдаленно не представляло себе возможности американских десантных соединений и потому даже не подозревало, что за считанные дни на остров были высажены 17000 человек — полная дивизия морской пехоты. Почему-то командующий 17-й армией генерал-лейтенант Хякутакэ полагал, что высадились около 2000 человек и для их уничтожения понадобится примерно 6000 солдат. Но таких сил он не имел, и на Гуадалканал был отправлен отряд полковника Итики численностью чуть более 900 человек. Странная логика. Итики высадился на Гуадалканале ночью 18 августа, а уже 21 августа он бросил свою пехоту на штурм американских позиций. Результат получился предсказуемый, сам Итики погиб. Но когда 22 августа уцелевший начальник связи отряда отправил в Рабаул радиограмму с сообщением, что отряд практически уничтожен, генерал Хякутакэ (17-я армия), вице-адмирал Микава (8-й флот) и вице-адмирал Цукахара (11-й Воздушный флот) ей просто не поверили. И потому они даже не подумали остановить конвой с подкреплениями, который вышел с Трука 16 августа. На 3 транспортах находились целых 1500 солдат! Уж с их помощью Итики наверняка уничтожит американцев. Так, судя по всему, думали японские командиры.

Прикрывать этот небольшой конвой было поручено чуть ли не целому флоту. Адмирал Ямамото собрал для действий на юго-западе Тихого океана 4 линкора, 4 авианосца, 1 эскортный авианосец, 16 крейсеров, 1 гидроавиатранспорт и 30 эсминцев, которые теперь базировались на Трук. Все старые



Бой у Восточных Соломоновых островов 23–25 августа 1942 года
 (время дается по состоянию на 24 августа, если не указана другая дата)

тихоходные линкоры остались в Японии, их участие в боях даже не рассматривалось, Ямамото намеревался использовать только быстроходные линейные крейсера типа «Конго», хотя теперь их роль менялась самым кардинальным образом. Все крупные артиллерийские корабли, которые были переведены в состав 2-го флота, предполагалось разместить на расстоянии до 150 миль **впереди** авианосцев. Они должны были добивать вражеские корабли, поврежденные атаками японских самолетов, а также отвлекать на себя американскую авиацию — занятие довольно рискованное, как уже показал опыт крейсеров Куриты у Мидуэя. Но при определенных обстоятельствах эти линкоры могли попытаться перехватить любое американское соединение, которое подвернется. Интересно, что американцам, имевшим гораздо более мощные линкоры, ничто подобное в голову не пришло.

Все эти организационные и тактические перемены требовалось осмыслить и отработать, но, как мы видим, американцы не дали противнику такой возможности. Японцам пришлось вступить в бой, что называется, «с листа».

В это время Оперативное Соединение 61 адмирала Флетчера в составе 3 авианосцев, 1 линкора, 7 крейсеров и 18 эсминцев крейсировало юго-восточнее Соломоновых островов, держась вне пределов досягаемости японских самолетов-разведчиков из Рабаула. Американцы регулярно проводили воздушные поиски, но гораздо больше полагались на данные радиоперехвата, вероятно надеясь на повторение успеха. Но на этот раз разведка подвела не только японцев. Американская служба радиоперехвата совершенно неправильно истолковала молчание передатчиков 3-го флота. 17 августа разведка Тихоокеанского флота уверенно заявила, что японские авианосцы находятся в метрополии, подтвердив это через 2 дня.

СОСТАВ СИЛ

Оперативное Соединение 11 (вице-адмирал Флетчер)

«Саратога» (27 F4F-4, 33 SBD-3, 13 TBF-1 плюс один разведчик F4F-7), 2 тяжелых крейсера, 5 эсминцев

Оперативное Соединение 16 (контр-адмирал Кинкейд)
«Энтерпрайз» (28 F4F-4, 35 SBD-3, 16 TBF-1, плюс один разведчик F4F-7), 1 линкор, 1 тяжелый и 1 легкий крейсера, 7 эсминцев

Оперативное Соединение 18 (контр-адмирал Нойес)
«Уосп» (25 F4F-4, 27 SBD-3, 10 TBF-1), 2 тяжелых и 1 легкий крейсера, 7 эсминцев

На Гуадалканале находились 13 F4F-4, 11 SBD-3, 5 P-400

Передовое Соединение (вице-адмирал Кондо)
5 тяжелых и 1 легкий крейсера, 6 эсминцев, гидроавианосец «Титосэ» (7 E13A, 15 F1M)

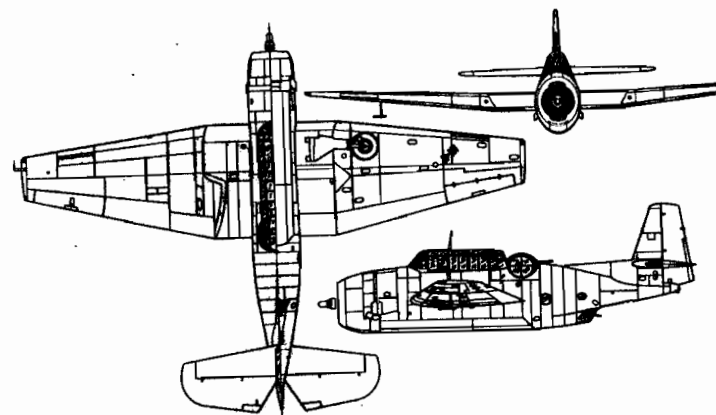
Авангардное Соединение (контр-адмирал Абэ)
2 линкора, 3 тяжелых и 1 легкий крейсера, 3 эсминца

Ударное Авианосное Соединение (вице-адмирал Нагумо)

Авианосцы «Сёкаку» (27 A6M2, 27 D3A1, 18 B5N2), «Дзуйкаку» (27 A6M2, 27 D3A1, 18 B5N2), 6 эсминцев

Отдельное Соединение (контр-адмирал Хара)

Авианосец «Рюдзё» (24 A6M2, 6 B5N2), 1 тяжелый крейсер, 2 эсминца



Американский торпедоносец TBF-1 «Авенджер»

Соединение сопровождения конвоя (контр-адмирал Танака)

1 легкий крейсер, 8 эсминцев

Соединение прикрытия (вице-адмирал Микава)

4 тяжелых крейсера

Транспортное соединение

3 транспорта, 4 патрульных катера, 1500 солдат

Вызывает некоторое недоумение появление в составе Передового Соединения гидроавианосца «Титосэ». Утверждения историков, будто он должен был обеспечить прикрытие соединения, не выдерживают никакой критики. На корабле базировались гидросамолеты типов E13A и F1M, которые в лучшем случае могли вести противолодочное патрулирование и разведку, но никак не отражать атаки американских самолетов. Да, японский флот располагал поплавковым вариантом знаменитого «Зеро» — A6M2-N — на «Титосэ» этих самолетов не было. Может быть, японцы предполагали резко увеличить радиус поисков? Но тогда непонятно, почему в состав этого соединения не вошли тяжелые крейсера «Тонэ» и «Тикума». В общем, мы видим, что японцы старательно повторили все старые ошибки: снова раздробили силы на множество мелких отрядов, укомплектованных по непонятным принципам, избрали странную тактику и не имели решимости реализовать до конца собственные планы. Хотя на сей раз противник оказался достойным — рядом с адмиралом Флетчером не оказалось Спрюэнса, который, при всех своих недостатках, мог кое-как компенсировать недостатки Флетчера.

АВОСЬ, НЕБОСЬ ДА КАК-НИБУДЬ

Именно этими словами можно охарактеризовать действия японцев в августе 1942 года в районе Гуадалканала. Впрочем, американцы ушли от них не слишком далеко, хотя у них бардака было поменьше. Прежде всего, японцы оказались не в силах отвергнуть скомпрометировавший себя принцип

дробления сил. Ведь, казалось бы, уже обожглись при Мидуэе, так ведь нет, эта порочная практика продолжалась. Знаете, говорят, кто-то из наших выдающихся авиаконструкторов, кажется, Поликарпов, глядя на чертежи нового самолета, изрек: «Самолет, выглядящий **вот так**, хорошо летать не будет». То же самое можно с полной уверенностью сказать про план японской операции: **такие** планы не срабатывают никогда. Вообще действия японцев в первые месяцы после Мидуэя напоминают легкую истерику.

Рассмотрим ее главную составляющую, ради которой, собственно, и было затеяно все это грандиозное мероприятие — доставку подкреплений на Гуадалканал. 18 августа 6 эсминцев высадили на остров отряд полковника Итики, после этого адмирал Танака должен был доставить подкрепление — 1500 человек 5-го сводного отряда морской пехоты Йокосука. Флагман адмирала легкий крейсер «Дзинцу» и 2 сторожевика должны были сопровождать 2 тихоходных транспорта. Еще 2 сторожевика конвоировали быстроходный транспорт «Кинрю мару». При этом японцы не планировали никаких обстрелов американских позиций на Гуадалканале. Приятным и незапланированным сюрпризом для Танаки стало сообщение, что крейсера адмирала Микавы, недавно одержавшие блестящую победу у острова Саво, будут его прикрывать, а для усиления эскорта тихоходной группы выделены еще 3 эсминца. Видите, чтобы доставить небольшой десант, японцы уже создали 5 отдельных отрядов! А были еще и силы обеспечения операции.

Чем же в это время занимались американцы? ОС 61 адмирала Флетчера в составе 3 авианосцев, 1 линкора, 7 крейсеров и 18 эсминцев болталось в море южнее Гуадалканала, стараясь держаться за пределами радиуса действия японских базовых разведчиков из Рабаула. Дважды в день американские разведывательные самолеты обшаривали море на расстоянии 200 миль, но гораздо больше Флетчер ждал нового подарка от радиоразведки, намереваясь устроить японцам новую западню. Увы, такие удачи дважды не повторяются. Единственное, что смогла сделать для него разведка — со-

общить, что японцы затевают что-то такое, но никаких конкретных сведений он не получил. 17 августа разведка Тихоокеанского флота сообщила, что все японские авианосцы находятся в метрополии, а значит, беспокоиться совершенно не о чем. Правда, 21 августа австралийцы сообщили, что по их данным, японские авианосцы находятся на Трукке, но американцы высокомерно решили, что сведения Мельбурна не заслуживают доверия. «Если только японская система ложных переговоров по радио не доведена до совершенства, это соединение <авианосное> должно оставаться в метрополии», — таков был приговор Пёрл-Харбора. Американцы попали в тот же самый капкан, в котором совсем недавно побывали японцы, они решили, что знают всё и вся.

Японцы догадывались, что неподалеку находятся американские авианосцы, а 20 августа догадка превратилась в уверенность, так как летающая лодка их заметила. Адмирал Цукахару отправляет из Рабаула группу торпедоносцев «Бетти» в сопровождении истребителей, но обнаружить американские корабли им не удалось. На обратной дороге возле Гуадалканала «Зеро» сцепились с болтавшейся в воздухе четверкой «Уайлдкэтов» морской пехоты. После Мидуэя у летчиков морской пехоты зародилось нечто вроде комплекса неполноценности, который требовалось как можно скорее преодолеть, иначе война в воздухе могла пойти, как говорится, в одни ворота. Японские летчики были уверены, что вели бой с 13 американскими истребителями, сбили 4 наверняка и еще 2 вероятно. Американцы записали на свой счет один «Зеро». На самом же деле в этом бою не был сбит ни один самолет, однако настроение американских летчиков заметно улучшилось, ведь их четверка сражалась против 13 вражеских истребителей и не проиграла.

Тем временем адмирал Танака получает два противоречивых приказа. Командующий 11-м Воздушным флотом адмирал Цукахару из Рабаула радирует ему, чтобы десантное соединение отходило на север, а адмирал Микава приказывает лечь на курс 230 градусов. Сбитый с толку Танака выбирает нечто среднее и поворачивает свой отряд на курс

320 градусов. Кстати, кажется, именно у японцев существует пословица: если на корабле несколько капитанов, он никогда не придет в порт. Так оно и получилось.

Но вскоре после этого Танака получил гораздо более скверную новость. Выяснилось, что на Гуадалканале уже находятся американские самолеты. Японцы, опираясь на свой мучительный опыт разнообразного строительства с помощью кирки и лопаты, даже представить не могли, что через пару недель недостроенная летная полоса превратится в настоящую авиабазу — аэродром Гендерсон, который фактически и решит исход боев за остров. В результате попытка высадить войска на острове превращалась в настоящее самоубийство, и японцам пришлось пересматривать свои планы на ходу. Авианосцы адмирала Нагумо и крейсера адмирала Кондо должны были крейсировать к востоку от Соломоновых островов, чтобы прикрыть конвой. Высадка войск была перенесена на 23 августа.

Слегка воодушевленный Танака снова повернул на юг, но из-за всего этого кордебалета ему пришлось отослать сторожевики на дозаправку. 21 августа японские самолеты-разведчики снова засекли американские авианосцы, а вдобавок обнаружили «2 транспорта и легкий крейсер» в 160 милях южнее острова. В результате очередная авианосная дуэль началась с дуэли эсминцев. Адмирал Микава отправил 2 эсминца к Гуадалканалу, чтобы перехватить обнаруженный конвой, а адмирал Тэрнер приказал 2 своим эсминцам подойти к острову и не допустить высадки японского десанта.

Из-за плохой погоды японские эсминцы разделились, и к острову прибыл один «Кавакадзэ», что совершенно не смутило его командира, капитана 2-го ранга Вакабаяси. Американцы, как всегда, полагались на радар и только на радар. Противника они обнаружили в 03.55 на расстоянии 5000 метров. Эсминец «Блю» навел орудия и торпедные аппараты на неизвестную цель, но продолжал следовать прежним курсом. Внезапно в корму эсминца попала торпеда, которая нанесла ему тяжелейшие повреждения. Корабль потерял ход, и лишь к вечеру 22 августа американцы сумели

отбуксировать его в Тулаги. Но так как ожидалось прибытие японской армады (не иначе — конвоя Танаки), 23 августа было решено затопить эсминец. Вот так японцы потопили первый корабль, не сделав ни одного выстрела. К сожалению для японцев, эсминец «Блю» оказался первым и единственным кораблем, который они потопили в бою, причем авианосцы здесь оказались ни при чем.

Положение конвоя Танаки становилось все более сомнительным, тем более что 23 августа до Гуадалканала ему еще оставалось 200 миль. А тут еще в небе начали крутиться «Каталины», что всегда было признаком скорой воздушной атаки. А тут еще Микава в очередной раз приказал повернуть конвой на север, чтобы не попасть под такую атаку, но это означало очередную отсрочку высадки — до 25 августа. Но адмирал Цукахара спустя 6 часов прислал свою директиву — высадить солдат 24 августа. Взмешенный Танака огрызнулся, ответив, что выполнить этот приказ не в его силах. Вы полагаете, что в подобной обстановке можно рассчитывать на успешное завершение хоть какой-то операции? Впрочем, постоянные повороты на север спасли Танаку от крупных неприятностей. Вездесущие «Каталины» обнаружили его конвой и начали следить за ним. В 15.10 с «Саратоги» взлетели 31 SBD и 7 TBF, чтобы уничтожить транспорты, но густая облачность и повороты на север спасли конвой. Немного поблуждав в облаках, американцы улетели на Гуадалканал, где благополучно сели, хотя морские пехотинцы на всякий случай обстреляли их. С аэродрома Гендерсон вылетела группа самолетов морской пехоты, однако и она ничего не нашла. Раньше погода мешала японским торпедоносцам, а теперь она помешала американским бомбардировщикам.

Ближе к вечеру 23 августа адмирал Флетчер принял важнейшее решение, во многом определившее ход битвы, и это была уже традиционная его ошибка. Правда, его подставила радиоразведка, которая уверенно заявила, что японские авианосцы стоят на Труке, поэтому Флетчер даже не пытался их искать, а на конвой просто махнул рукой. А тут еще очень кстати подошел приказ адмирала Горнли отправить авиа-

носцы на дозаправку, и Флетчер, не размышляя, отослал ОС 18 на юг. Флетчер почему-то уверил себя, что в ближайшее время никаких столкновений не предвидится, и в результате он сам лишил себя фантастической возможности — получить решающее превосходство в дуэли авианосцев. Авианосец «Уосп» и его 62 самолета могли кардинальным образом изменить ход сражения.

Пилоты «Саратоги» провели на Гуадалканале довольно веселую ночь. Морские пехотинцы обеспечили им кофе, однако из-за нехватки продовольствия на острове пришлось распечатывать аварийные рационы. А вот японцы позаботились о развлечениях. Дело в том, что в 23.30 к Лунга Пойнт прибыл эсминец «Кагеро» и устроил небольшой фейерверк в честь гостей. Кстати, именно этот корабль стал косвенной причиной затопления «Блю».

24 августа в 06.00 японские соединения повернули на юг, увеличив скорость до 20 узлов, время решающей схватки приближалось. Японцы на своих 3 авианосцах имели 171 самолет, тогда как американцы на 2 авианосцах всего лишь 154 самолета. Флетчер украл сам у себя 62 самолета. Японцы имели полуторное превосходство в численности истребителей, хотя это никак не проявилось в ходе сражения. Американцы имели чуть больше пикировщиков, что дало о себе знать. Вообще именно в этом бою впервые совершенно наглядно было продемонстрировано превосходство «Доунтлесса» над широко разрекламированным «Вэлом». В конце концов, «Доунтлесс» был пусть и не совершенным, но самолетом следующего поколения, и его подвиги «Вэлу» были просто не по плечу.

К этому времени качество подготовки летчиков у обоих противников заметно снизилось по сравнению с первыми месяцами войны. Американцы находились в несколько более выгодном положении, так как свободно перебрасывали эскадрильи с одного авианосца на другой, вот и сейчас и на «Саратоге», и на «Энтерпрайзе» находились самолеты с трех авианосцев. Японцам было хуже, так как они старались по-полнять существовавшие авиагруппы новыми пилотами. Ад-

мирал Нимиц принял мудрое решение, когда начал очередное наступление сразу после предыдущего сражения. Он не дал противнику передышки, необходимой для полноценной подготовки новых авиагрупп.

Ну и, разумеется, мы должны упомянуть радар, который давал американцам серьезные преимущества, хотя реализовать их в полной мере американцы пока что не научились. Да, конечно, на «Сёкаку» тоже была установлена экспериментальная модель радара, но операторы и техники еще только учились им пользоваться.

Когда японский флот пошел на юг, он перестроился в боевой порядок, однако и здесь мы видим признаки все того же хаоса и поспешности, которые характерны для всех решений японского командования в этой операции. Авангардное соединение адмирала Кондо выдвинулось вперед, но заняло позицию всего лишь в 6 милях перед авианосцами, тогда как по плану предусматривалось удаление от 110 до 150 миль. В 04.00 «Рюдзё» отделился от общей группы в сопровождении тяжелого крейсера «Тонэ» и 2 эсминцев. Они должны были прикрывать конвой, если американские авианосцы так и не будут обнаружены, а также нанести удар по аэродрому Гендерсон. И здесь я не могу отказать себе в удовольствии лягнуть очень уважаемого автора, потому что именно Сэмюэль Элиот Морисон запустил в оборот легенду, будто «Рюдзё» был выделен в качестве приманки. И все досужие альтернативщики охотно эту легенду подхватили и начали с упоением обсасывать, рассуждая на тему что да как. Так ведь не было ни «что», ни «как». Ничего не было! В конце концов, авианосец, даже легкий, слишком дорогая штука, чтобы ее в качестве простой приманки использовать.

Утром противники оставались в блаженном неведении относительно происходящего, так как поиски не дали ничего. Первый контакт имел место в 09.35, когда патрульная «Каталина» обнаружила «Рюдзё». Кстати, надо отметить, что в качестве разведывательных самолетов «Каталины» работали гораздо эффективнее любых японских летающих лодок. Вскоре были обнаружены Авангардное соединение и Глав-

ные силы, хотя японских тяжелых авианосцев американцы пока еще не видели. Адмирал Флетчер узнал о контакте с «Рюдзё», но атаковать его не решился. Тем временем невыпавшие пилоты «Саратоги» покинули аэродром Гендерсон и вернулись на свой авианосец.

После долгих колебаний, после новых донесений разведчиков, в 11.30 Флетчер повернул-таки на север, чтобы заняться «Рюдзё», который в тот момент представлялся ему легкой добычей. В 12.39 «Энтерпрайз» поднял 16 SBD и 7 TBF на разведку в северной части горизонта, но незадолго до этого истребители воздушного патруля сбили японскую летающую лодку, поэтому Флетчер должен был допустить возможность, что он также обнаружен. Хотя вылет самолетов «Энтерпрайза» кажется совершенно дежурным, его следует отметить особо, потому что именно сейчас американцы начали применять поисково-ударные группы. Главной задачей пикировщиков была разведка, однако они несли бомбы и могли атаковать любую обнаруженную цель. Решение спорное, ведь дополнительная нагрузка сокращала радиус действия самолетов, но в данном конкретном случае оно оказалось правильным. Кстати, японцы эту методику не применяли, хотя имели такие возможности, и это тоже говорит о неоднозначности метода. Вероятно, правильным будет сказать: он был хорош в некоторых случаях. Но как командир мог угадать заранее: некоторый случай подошел или по-прежнему обычный?

Тем временем японцы нанесли первый удар. В 12.20 с «Рюдзё» взлетела ударная группа, которая должна была нанести удар по аэродрому Гендерсон совместно с базовыми бомбардировщиками, вылетевшими из Рабаула. А вот это решение выглядит безусловно ошибочным, так как организовать подобный совместный удар практически нереально. Легкий авианосец поднял 15 «Зеро» и 6 «Кейтов». К ним должны были присоединиться два десятка «Бетти» из Рабаула, но по погодным условиям они не смогли участвовать в атаке. Пристрастие японцев к переусложненным планам в очередной раз подвело их, а из-за плохой связи авианос-

ные летчики узнали о том, что базовые бомбардировщики не придут, лишь когда те действительно не прибыли. В 13.20 самолеты «Рюдзё» были обнаружены радаром «Саратоги», лишь тогда Флетчер наконец-то поверил донесениям «Каталин» и принял решение атаковать японский авианосец. Через 25 минут после этого с «Саратоги» взлетели 30 SBD и 8 TBF без истребительного прикрытия, что выглядит признаком излишней самоуверенности. Или американцы после Мидуэя уверовали во всемогущество «Доунтлесса», как это сделали японцы в отношении «Вэла» после рейда в Индийский океан?

Самолеты «Рюдзё», прибывшие в 14.20 к аэродрому Гендерсон, сцепились с ожидавшими их 16 американскими истребителями. По уверениям пилотов, бой закончился очень результативно: были сбиты 9 японских бомбардировщиков и 7 истребителей в обмен на 15 «Уайлдкэтов». Реальность была далека от этих заявлений, как небо от земли. На самом деле были сбиты 3 «Зеро», 3 «Кейта» и 3 «Уайлдкэта». И снова «Зеро» не сумел доказать своего превосходства над «Уайлдкэтом». Можно сколь угодно долго рассуждать на эту тему, но цифры потерь красочнее любых эпитетов.

Хотя истребители «Энтерпрайза» около 14.00 сбили японский гидросамолет-разведчик с крейсера «Тикума», противник сумел вычислить примерное место нахождения американских авианосцев и их курс. Чтобы вместо «примерно» знать «точно», были отправлены дополнительные разведчики, а в 14.55 адмирал Нагумо поднял ударную группу, которая состояла из 27 пикировщиков и 10 истребителей. Одновременно японский авангард во главе с линкорами изменил курс, увеличил скорость и пошел на перехват американских соединений. Снова мы видим странное решение японских адмиралов, ведь они пока еще не знали абсолютно ничего о составе американских сил. Он принял решение исключительно на основе расчетов и умозаключений. Через час с японских авианосцев взлетела вторая волна: еще 27 пикировщиков и 9 истребителей, после чего корабли повернули на восток. Отметьте для себя отсутс-

твие в составе ударных групп торпедоносцев. Судя по всему, на японцев произвели слишком большое впечатление итоги Мидуэя, и вместо формирования сбалансированных групп они перешли к нанесению отдельных ударов пикировщиками и торпедоносцами. Решение явно непродуманное и поспешное, ведь в Коралловом море успех японцам принесла именно скоординированная атака этих самолетов. Тем временем бомбардировщики В-17 обнаружили противника и отбомбились по авианосцам, но, как всегда, безрезультатно.

Теперь на американских авианосцах начали получать радиogramмы от самолетов-разведчиков «Энтерпрайза». В 14.28 пара «Авенджеров» обнаружила «Рюдзё» и даже сбросила на него бомбы с горизонтального полета, но промахнулась. К сожалению, «Энтерпрайз» не получил сообщения от них, но здесь американцам некого винить, кроме самих себя — передатчики истребителей и разведчиков работали на одной частоте и мешали друг другу. Затем еще одна пара TBF попыталась повторить то же самое, но японские истребители сбили один самолет и серьезно повредили второй. В 14.40 два SBD заметили Авангардное соединение на расстоянии 225 миль и сообщили на «Энтерпрайз», а вот их бомбы легли мимо тяжелого крейсера «Мая».

В 15.18 пришло самое ожидаемое сообщение. Еще одна пара SBD заметила некие «легкие крейсера» и уже готовилась атаковать их, как на горизонте появились японские тяжелые авианосцы. Пилоты немедленно отправили радио на свой авианосец и приготовились атаковать японцев. Интересно отметить, что из-за перегруженности радиосети это сообщение тоже не было получено на «Энтерпрайзе», зато его приняла «Саратога». Впрочем, у японцев бардака было ничуть не меньше, чем у американцев. Вахта у радара обнаружила американские самолеты и попыталась известить об этом мостик, где на предупреждение никто не обратил внимания. Отважные пилоты спикировали на «Сёкаку», но авианосец увернулся от бомб, хотя осколками близких разрывов были убиты несколько человек.

Адмирал Флетчер мог кусать локти. При Мидуэе он промедлил с нанесением удара, и это оказалось плохо, сейчас он поспешил, и результат оказался чуть ли не хуже. Самолеты «Саратоги» летели топить легкий авианосец, самолеты «Энтерпрайза» были задействованы для проведения разведки, а тут появились тяжелые авианосцы противника, атаковать которые было просто нечем.

Примерно в это же время был атакован «Рюдзэ», но происходила эта атака не столь гладко, как предполагают некоторые историки. Американские самолеты вышли в указанную разведчиками точку в 15.18 и ничего там не обнаружили. Командовавший авиагруппой капитан 2-го ранга Фелт снова повернул самолеты на запад, и после небольших поисков в 15.36 авианосец был замечен, однако атака началась лишь в 15.50. Подтвердился еще один урок Мидуэя — мало обнаружить противника, за ним нужно тщательно следить. Фелт попытался руководить действиями своих самолетов, что тоже было уроком хаотичных атак при Мидуэе, правда, пока это получилось плохо.

15 пикировщиков и 6 торпедоносцев он направил на «Рюдзэ», а 7 пикировщиков и 2 торпедоносца — на тяжелый крейсер «Тонэ». Пикировщики набрали высоту 14 000 футов, а торпедоносцы наоборот спустились к самой поверхности моря. Отчаянно маневрируя, авианосец сумел уклониться от первых 10 бомб, после чего Фелт был вынужден отменить свой первоначальный приказ. Теперь все самолеты должны были атаковать авианосец, и Фелт лично повел их. Пикировавшие на крейсер «Доунтлессы» на ходу переменяли цель и обрушились на «Рюдзэ», добившись 3 попаданий. Выходя из пике, «Доунтлессы» столкнулись с ожидавшими их на малой высоте «Зеро», но это произошло уже слишком поздно.

Американские торпедоносцы атаковали «Рюдзэ» с носовых курсовых углов, применив классическую тактику «молота и наковальни». Однако им помешали собственные пикировщики, так как из-за многочисленных близких разрывов авианосец оказался укрыт завесой дыма и брызг. Лишь после того, как она рассеялась, торпедоносцы нанесли удар, добив-

шись одного достоверного попадания в носовую часть правого борта и трех вероятных. Пара «Авенджеров», заходившая на «Тонэ», по-видимому не получила приказа Фелта и сбросила торпеды, целясь в крейсер. Обе прошли мимо.

Как ни странно, но детального описания повреждений «Рюдзэ» не существует. Его командир капитан 1-го ранга Като вообще утверждал, что в корабль не попала ни одна бомба, а торпеда взорвалась в кормовой части с левого борта. Другие источники сообщают о 3 или 4 бомбовых попаданиях и затопленном правом машинном отделении. Кстати, знаменитый «Капитан эсминца» Тамэити Хара, сопровождавший авианосец на эсминце «Амацукадзэ», подтверждает данные американцев. Хотя «Рюдзэ» еще успел повернуть на север в напрасной попытке спастись, он был обречен. Крен на правый борт нарастал, пожары становились все сильнее. Наконец, в 20.00 он перевернулся и затонул, унеся с собой 121 человека команды. Самым скверным для японцев стало то, что погибли все его самолеты. Вернувшаяся после налета на аэродром Гендерсон группа была вынуждена садиться на воду, так же как и истребители воздушного патруля. Кстати, так как авианосец затонул «без лишних свидетелей», американцы достоверно узнали об этом лишь через полгода. А сейчас вспомните количество попаданий, которые якобы получил имевший примерно такое же водоизмещение легкий авианосец «Сёхо».

Тем временем американцы начали готовиться к отражению атаки. В 16.02 радар «Энтерпрайза» засек группу самолетов на расстоянии 88 миль. Так как это была одна из первых моделей радара, она еще не могла определять высоту цели, и операторы называли 12 000 футов почти наугад. Авианосцы подняли дополнительные истребители, и теперь в воздухе крутились 53 «Уайлдкэты», что было гораздо больше, чем при Мидуэе или в Коралловом море. Однако, как мы скоро убедимся, далеко не всегда количество переходит в качество. С полетных палуб убрали все лишние самолеты, чтобы не мешать действиям истребителей. Затем радар обнаружил еще одну группу японских самолетов, теперь на

расстоянии 44 мили, и снова операторы решили, что японцы летят на высоте 12 000 футов. В 16.29 японские самолеты были замечены на расстоянии 25 миль от «Энтерпрайза», после чего истребители ринулись в атаку.

Но отбить налет оказалось совсем не так просто, как сначала думали американцы. На экране радара мелькали десятки отметок. Это были японские самолеты, собственные истребители, возвращающиеся разведчики. Нужно было навести истребители на цель, однако офицер управления просто не мог вклинить в болтовню пилотов, трещавших, как сороки на заборе. Тем временем капитан-лейтенант Секи приказал своим самолетам набрать высоту 16 000 футов, и «Уайлдкэты», оставшиеся внизу, сразу потеряли все свои преимущества. Тем не менее завязался бой, крайне хаотичный и беспорядочный, восстановить его детали просто физически невозможно, потому что почти никаких японских документов не сохранилось, а полагаться на одни только американские было бы легкомысленно. Их недостоверность подтверждает то, что один молоденький энсайн совершенно серьезно претендовал на уничтожение Ме-109! Он оказался в достойной компании, помните, как адмирал Сомервилл заподозрил японцев в использовании Ju-87?! При этом ни у него, ни у командиров не возникло даже тени сомнения: откуда взялся на японском авианосце немецкий истребитель?!

Поэтому давайте воспринимать то, что пишут американские историки, как некое художественное произведение, имеющее некоторое отношение к действительности. Японские истребители не сумели остановить «Уайлдкэты», которых было слишком много, и американские истребители успели перехватить часть «Вэлов» еще до входа в пике. Другие летчики гнались за японцами, уже начавшими пикирование, не обращая внимания на огонь зениток, который угрожал и своим, и чужим.

В момент атаки оба американских соединения находились на небольшом расстоянии друг от друга, «Энтерпрайз» шел в 10 милях северо-западнее «Саратоги», но, как это ни странно, японцы не атаковали «Сару», хотя и собирались

это сделать, и все неприятности пришлось на долю «Энтерпрайза». Вероятно, это произошло потому, что эскадрилья «Дзуйкаку», направлявшаяся к «Саратоге», понесла большие потери и в горячке боя пилоты невольно переключились на другую цель.

Японские самолеты пикировали на авианосец один за другим, сбрасывая бомбы с малой высоты. Командир «Энтерпрайза» капитан 1-го ранга Дэвис отмечал холодный профессионализм пилотов, которые заходили в пике с 7-секундными интервалами, пикирование проводилось под углом 70 градусов «совершенно решительно». Однако мы позволим себе усомниться в искренности такой оценки, потому что итоги атаки оказались довольно скромными, и более справедливым выглядит мнение одного из офицеров крейсера «Портленд», который сказал, что видал атаки и получше.

«Энтерпрайз» в ходе атаки получил 3 попадания бомбами. В 16.44 первая из них угодила в угол кормового элеватора, пробила несколько палуб и взорвалась в унтер-офицерском кубрике. Из пробоины повалил густой желтый дым, начали выбиваться языки пламени. Полетную палубу выгнуло вверх, а эlevator был заклинен. Буквально через несколько секунд в корабль попала вторая бомба, причем почти в то же самое место. Ее взрывом был разгромлен правый кормовой спонсон 5-дюймовых орудий, оба они тут же замолчали. А в 16.46 возле среднего элеватора попала третья бомба, которая так же легко пробила деревянную полетную палубу, оставив трехметровую дыру. Но эта бомба оказалась дефектной, и повреждения были довольно умеренными. Два сбитых «Вэла» пытались врезаться в авианосец, но промахнулись.

Выходя из пике, японские пилоты в основном думали как бы увернуться от огня кораблей сопровождения, и все-таки кое-кто из них находил время, чтобы обстрелять эти самые корабли. Во всяком случае, пулеметная очередь, ударившая по эсминцу «Грейсон», ранила 11 человек.

Хотя большинство пикировщиков атаковало авианосец, массивные формы линкора «Норт Каролина» привлекли внимание 5 налетчиков. Их атака стала первым боевым

испытанием для линкоров нового поколения, и сразу стало ясно, что это гораздо более опасный противник, чем погибшие в Пёрл-Харборе старички, одна только батарея из 205-дюймовых орудий чего стоила. Но главным были новые системы управления огнем, которые позволяли артиллерии действовать гораздо эффективнее. Хотя пока еще не все шло гладко, и в расчет каждого счетверенного 28-мм автомата пришлось ввести дополнительного матроса, который стоял наготове с молотком и зубилом, чтобы выбивать заклиненные патроны.

Интересно, что «Норт Каролина» не прекращала вести огонь по самолетам, атаковавшим «Энтерпрайз», даже когда две группы «Вэлов» атаковали ее. Огнем зенитных автоматов атаки были отбиты, и линкор пострадал лишь от нескольких случайно залетевших осколков. Зенитчики «Энтерпрайза» еще долгое время пребывали в твердой уверенности, что они отбили атаку двухмоторных горизонтальных бомбардировщиков, что долго ставило историков в тупик. Да, из Рабаула вылетели 24 торпедоносца «Бетти» в сопровождении 13 «Зеро», однако они повернули назад из-за плохой погоды, как и самолеты, которые должны были бомбить аэродром Гендерсон. Вполне вероятно, что моряки приняли за «бомбардировщики» истребители, которые дрались сверху.

Атака продолжалась не более 15 минут, и в ходе ее были сбиты 17 японских пикировщиков и 3 истребителя. Американцы потеряли всего 8 «Уайлдкэтов». При подсчете потерь, однако, следует учитывать, что практически всегда часть поврежденных самолетов совершала вынужденную посадку на воду на обратном пути, поэтому общий итог всегда оказывается выше. Примерно половину японских самолетов следует записать на счет пилотов, остальные стали жертвами зениток.

А теперь наступило время в очередной раз процитировать Морисона, который очень долгое время считался самым компетентным и самым надежным автором.

«А где же были во время боя вражеские торпедоносцы, эти ужасные «Кейты», прикончившие «Лексингтон» в Коралловом море и «Йорктаун» при Мидуэе? «Норт Кароли-

на» сообщила о возможном появлении этих самолетов, но остальные корабли не видели ни торпедоносцев, ни торпед. «Уайлдкэты» сбили 4 «Кейта», но об остальных ничего не известно. Некоторые из них могли выйти из строя в результате неисправностей, а остальные, должно быть, были сбиты воздушным патрулем».

Как красиво! И действительно, наблюдатели на кораблях ОС 11 с напряжением ждали, когда же появятся самолеты, чтобы атаковать их. Судя по всему, нервы у людей не выдерживали, и крики типа «Торпедоносцы приближаются с левой раковины!» были вызваны какими-то галлюцинациями. Впрочем, на «Саратоге» совершенно всерьез приняли за японский торпедоносец собственный «Уайлдкэт», заходивший на посадку. Ведь мы теперь знаем, что никакие торпедоносцы в налете на ОС 16 не участвовали.

После того, как уцелевшие японские самолеты улетели, в бою наступил небольшой перерыв, но только не для «Энтерпрайза». Когда японские самолеты улетали, над кораблем вздымался высокий столб черного дыма с языками пламени, поэтому пилоты были уверены, что авианосец обречен. Однако японцы не учли трех очень важных факторов, которые во многом объясняют разную судьбу американских и японских авианосцев, получивших повреждения. Прежде всего, это разный вес бомб. Японский пикировщик D3A мог нести всего лишь 250-кг бомбу, тогда как «Доунтлесс» обычно брал 500-кг. Вспомните все описания и фотографии повреждений американских авианосцев — это пробоина в полетной палубе, и только. Даже сейчас, когда в «Энтерпрайз» попали две бомбы подряд на расстоянии менее 5 метров одна от другой, ничего чрезвычайного не произошло. А теперь посмотрите на фотографии поврежденного «Сёкаку». Взрыв американской бомбы срывает с места целый кусок полетной палубы, после чего ни о каких полетах, разумеется, не может идти речи. Можете полюбоваться также на кочующую из книги в книгу фотографию поврежденного «Хирую». Если повреждения остальных авианосцев при Мидуэе можно приписать взрывам бомб и торпед в ангаре, то на этом корабле не стояла подготовленная к вылету

группа! И тем не менее вся носовая часть полетной палубы просто исчезла. Здесь, судя по всему, сказались не только разный вес бомб, но и разная прочность конструкций корабля. Японские авианосцы, скорее всего, были, как говорят американцы, *light built*. И еще один пример. Не так давно на дне Тихого океана был найден авианосец «Кага», потопленный при Мидуэ. Оказалось, что на нем просто исчезла вся средняя часть ангара, уничтоженная взрывами. А теперь вспомните, что произошло с авианосцем «Франклин» 19 марта 1945 года. Он также имел в ангаре полностью заправленную и подготовленную к вылету авиагруппу, когда получил 2 попадания бомбами. Дальше произошло почти то же самое, что с японскими авианосцами при Мидуэ с одним только важным отличием: «Франклин» остался на плаву, и его корпус не был разрушен, хотя взрывы и пожары, бушевавшие трое суток, погубили 832 человека, а еще 270 получили ранения и ожоги. Но на ремонт прибыл не слишком сильно разрушенный авианосец, хотя изрядно закопченный. И третьим ключевым фактором был разный уровень подготовки и возможностей аварийных партий. Американцы действовали гораздо эффективнее и вообще, и в данном случае. Уже через час после попаданий «Энтерпрайз» мог развить 24 узла и начал принимать самолеты. Ни один из японских авианосцев, получивший бомбу в кормовую часть полетной палубы, на это не был способен. Поэтому не следует слишком строго судить японских пилотов, они могли опираться лишь на собственный опыт, который им подсказывал совершенно неправильные выводы.

Однако это было слишком хорошо, чтобы оказаться правдой. Авианосец принял 25 самолетов, но в 18.21 сказались последствия бомбовых попаданий. В рулевом отсеке «Энтерпрайза» находились 2 электромотора, которые управляли рулем — основной и запасной, и 7 человек, которые управляли электромоторами. После взрывов бомб моряки отключили вентиляцию, чтобы в отсек не попал дым, в результате чего температура в отсеке начала стремительно расти. Тогда матросы открыли люк, чтобы немного проветрить отсек, но вместо свежего воздуха туда хлынула вода — ведь аварийная

команда тушила пожары. Мотор, который был соединен с рулем, закоротило, а переключиться на другой моряки не сумели, так как потеряли сознание. Руль заклинило в положении «право на борт», и авианосец резко бросило в сторону, да так что он едва не протаранил эсминец «Бэлч». Командир корабля был вынужден снизить скорость до 10 узлов, но авианосец продолжал описывать круги на месте. Лишь с огромными усилиями после почти 40 минут тяжелой работы управление удалось восстановить.

И в этот момент удача снова улыбнулась американцам. На экранах радаров снова появились многочисленные отметки — это была вторая волна японских самолетов, которая летела к **неправильно** указанной позиции американских авианосцев. С авианосцев командиру группы передали уточненные данные, однако его радист неправильно расшифровал радиограмму, и самолеты лейтенанта Такахаси пролетели в 50 милях за кормой американцев. Все это время операторы радаров, дрожа от напряжения, следили за ними. В 18.27 японские самолеты повернули на северо-запад, в тот момент, когда до беспомощного «Энтерпрайза» им оставалось всего 10 минут лета. Направить на перехват противника «Уайлдкэты» не получилось, так как на американских истребителях почти закончилось топливо. Может, оно и к лучшему? Ведь появление истребителей сразу подсказало бы Такахаси, что американские авианосцы где-то совсем рядом. Эта группа вернулась к своим авианосцам, когда уже стемнело, и садиться пришлось при свете прожекторов, но 4 пикировщика пропали без вести.

После захода солнца на борту «Сёкаку» вспыхнули жесткие споры. Командир авианосца капитан 1-го ранга Арима хотел остаться в этом районе, чтобы поискать летчиков, совершивших вынужденную посадку на воду. Однако адмирал Нагумо после Мидуэ подрастерял свой боевой пыл, которого у него и так было не слишком много, и приказал повернуть на север, чтобы дозаправить авианосцы. Тем временем американские авианосцы шли в прямо противоположном направлении — на юго-восток.

Но для американских летчиков бой пока еще не закончился. Как раз перед началом атаки японских пикировщиков «Энтерпрайз» поспешно поднял 11 SBD и 7 TBF с приказом атаковать «Рюдзэ». Капитан-лейтенант Макс Лесли на своем «Авенджере» взлетел, когда вокруг авианосца уже начали падать бомбы, и погнался было за каким-то «Вэллом», но был очень метко обстрелян «Норт Каролиной». Точно такая же суматоха началась и на «Саратоге», с которой взлетели 2 SBD и 7 TBF, причем лишь у одного командира группы были летные карты, остальные пилоты в спешке просто не взяли их.

Группа «Энтерпрайза» долго и безуспешно искала японцев, пока в сумерках торпедоносцы не обнаружили «группу японских кораблей, идущих на большой скорости». «Авенджеры» уже легли на боевой курс, когда выяснилось, что перенервничавшие пилоты собрались торпедировать рифы Ронкадор. В результате им пришлось плюнуть на все, сбросить торпеды в море и возвращаться на авианосец.

Торпедоносцам «Саратоги» повезло чуть больше — они нашли Передовое соединение адмирала Кондо и в 17.45 даже сбросили торпеды, держась на благоразумном расстоянии 1200 ярдов, хотя американские историки по неведомым причинам называют это «в упор». Попаданий не было. Пара «Доунтлессов» обнаружила «линкор типа «Муцу» и спикировала на него. Сумерки и тучи помешали пилотам опознать цель, но все-таки принять гидроавианосец «Титосэ» за линкор надо суметь. Пилоты были уверены, что добились одного прямого попадания и одного близкого разрыва, хотя на самом деле обе бомбы разорвались в воде. Но плавбаза все-таки не линкор ни с какой стороны, даже с левого борта, осколки пробили тонкую обшивку, и машинное отделение было затоплено. Корабль получил крен 23 градуса, который удалось выправить, но участвовать в операции корабль больше не мог, и Кондо приказал ему следовать на Трук для ремонта.

Американским самолетам пришлось возвращаться на авианосцы уже в сумерках, последним в 23.33 сел Макс Лесли, правда, не на свой авианосец, а на «Саратогу».

Очередной ход попытались сделать японцы, точнее, тяжелые корабли адмирала Кондо. Собрав все имевшиеся линкоры и крейсера, он пошел на юг, надеясь найти поврежденные американские корабли или, если очень повезет, застигнуть врасплох авианосцы и уничтожить их в ночном бою. Однако Кондо потерял слишком много времени, и сейчас у него не было и тени шанса на встречу с американцами. Однако он не знал об этом и потому действовал, как положено: развернул свои корабли строем фронта и приказал поднять гидросамолеты. Один из них даже заметил эсминiec «Грейсон», который искал севшие на воду самолеты, и какое-то время следил за ним, но все это было напрасно. В 24.00 Кондо повернул обратно, ничего не обнаружив, но даже если бы он и продолжал дальше идти на юг, это ничего бы ему не дало.

Завершилось это сражение не менее странно, чем началось.

Когда адмирал Танака, командовавший войсковым конвоем, узнал о том, что по погодным условиям налет самолетов из Рабаула на аэродром Гендерсон не состоялся, он заколебался. Вдобавок Танака видел, как был потоплен авианосец «Рюдзэ», что тоже не добавило оптимизма, поэтому он временно повернул конвой на запад. На всякий случай вечером 24 августа он запросил инструкции у штаба 8-го флота, и ему приказали повернуть на северо-восток. Но чрезмерно оптимистичные летчики, которые сообщили о пылающих американских авианосцах, подвели командование. Микава отменил предыдущий приказ, и в 23.12 Танака снова повернул к Гуадалканалу.

Ошибки имеют тенденцию наслаиваться одна на другую, японские наблюдатели на Гуадалканале видели, как утром самолеты «Саратоги» вылетели с аэродрома Гендерсон, но не вернулись обратно. Из этого был сделан логичный вывод, что все самолеты погибли, о чем было сообщено по радио. Тогда японское командование решило провести ночной обстрел аэродрома, чтобы окончательно нейтрализовать его, но крупных сил для этого не нашлось. С Шортленда были спешно отправлены 3 эсминца 30-го дивизиона. В полночь они при-

были к мысу Лунга и в течение 10 минут обстреливали аэродром, конечно, говорить о каких-либо серьезных результатах не приходилось. После обстрела командир дивизиона капитан 1-го ранга Ясутакэ повел свои корабли на соединение с конвоем Танаки. На смену эсминцам прибыли японские гидросамолеты, которые обстреляли аэродром и сбросили несколько мелких бомб.

Взбешенные американцы решили рискнуть ночным вылетом, и в 02.30 с аэродрома Гендерсон поднялись 3 SBD, которые нашли в темноте уходящие японские эсминцы и даже сбросили на них бомбы, хотя и безрезультатно. В 04.00 взлетели еще 3 самолета, которые обнаружили эсми́нец «Мотидзуки», подбиравший пилотов «Рюдзё», и обстреляли его. Результатом атаки стал один сбитый SBD. Все это говорило о том, что нейтрализация аэродрома не удалась, но командование Объединенного Флота решило не отменять высадку войск на Гуадалканал.

К несчастью для Танаки, остроглазые «Черные коты» нашли его в ночной темноте и начали слежение. В 07.40 Ясутакэ присоединился к конвою, но японцы даже не подозревали, что к этому времени 8 американских пикировщиков и 8 истребителей уже находились в воздухе. Правда, американцы искали «Рюдзё», но, вполне естественно, не нашли. У истребителей топливо подходило к концу, поэтому они повернули на аэродром, а пикировщики с удовольствием занялись конвоем, который оказался совсем неподалеку. 5 «Доунтлессов» атаковали флагман Танаки, а еще 3 — самый крупный из транспортов. Японцы даже не стреляли по ним, так как были уверены, что это свои самолеты. Их уверенность разлетелась вдребезги с первыми разрывами бомб. Крейсер «Дзинцу» получил попадание между двумя носовыми орудиями, начался сильный пожар, и команде пришлось поспешно затопить носовой погреб. Кстати, ударной волной адмирала так приложило о стену рубки, что он потерял сознание. В это же самое время еще одна бомба попала в транспорт «Кинрю мару», и вспыхнувший пожар быстро добрался до боеприпасов в трюме.

После этого лишь сумасшедший пытался бы прорваться к Гуадалканалу, а Райздо Танака был человеком отчаянной смелости, но все-таки не сумасшедшим. Он оставил эсминцы Ясутакэ помогать «Кинрю мару», 2 остальных транспорта повернул назад, а сам перенес флаг на эсми́нец «Кагэро» и отправил поврежденный «Дзинцу» в сопровождении эсминца «Судзукадзэ» на Трук.

Но на этом несчастья японцев не завершились. Эсми́нец «Муцуки» подошел к борту «Кинрю мару», чтобы снять людей. В этот момент в небе появились 3 бомбардировщика В-17. Опыт войны приучил японцев не принимать в расчет эти самолеты, поэтому командир эсминца продолжал спокойно заниматься своим делом. Однако любая неприятность когда-то случается в первый раз, и В-17 ухитрились накрыть эсми́нец. Получив попадание в машинное отделение, он затонул, а командир, когда его вытащили из воды, растерянно произнес: «Даже В-17 однажды могут добиться попадания». Потерявший ход транспорт был добит торпедой, и уцелевшие эсминцы тоже отошли на северо-запад.

Последняя вспышка активности имела место в полдень, когда самолеты из Рабаула наконец-то добрались до аэродрома Гендерсон — 21 двухмоторный бомбардировщик и 12 истребителей «Зеро». Бомбардировка была практически безрезультатной, впрочем, как и попытки американских истребителей перехватить противника. Бой у Восточных Соломоновых островов завершился.

Теперь настало время подвести итоги боя, причем не только материальные (потери), но все остальные — в области стратегии и тактики, причем, как выяснилось, одни и те же факты стороны оценивали прямо противоположно. Проще всего, разумеется, посчитать потери. Японцы потеряли легкий авианосец «Рюдзё», эсми́нец «Муцуки», транспорт «Кинрю мару» и 75 самолетов, получили повреждения авиатранспорт «Титосэ» и легкий крейсер «Дзинцу». У американцев был в очередной раз поврежден авианосец «Энтерпрайз», они потеряли 25 самолетов авианосной и базовой авиации. Важным нюансом было то, что,

хотя японцам удалось спасти две трети пилотов сбитых «Зеро», уцелел лишь один экипаж «Вэла», хотя были сбиты 23 пикировщика.

Теперь об остальных результатах. Первый и самый очевидный итог — японцы так и не сумели доставить подкрепления на Гуадалканал, хотя и собрали для этого крупные силы. Ямамото снова раздробил свои силы и подверг ненужному риску драгоценные авианосцы. Японские командиры в ходе сражения действовали вяло, нерешительно и допускали многочисленные ошибки. В очередной раз японцев подвела разведка, отвратительно сработала радиосвязь. Приключения адмирала Танаки показали, что транспорты подвергаются смертельной опасности в зоне действия базовой авиации.

Вот какие выводы можно сделать из дневниковых записей начальника штаба Ямамото адмирала Угаки:

1. Американцы знали, что «Рюдзё» и Десантное соединение двинутся к Гуадалканалу еще за день до того, как атаковали их.

2. Когда японцы узнали место нахождения Оперативного Соединения 61, у японцев снова вспыхнула надежда на долгожданное генеральное сражение, результатом которого будет победа и уничтожение американских авианосцев.

3. Японский флот должен был разбить американцев, но не сумел это сделать. По мнению Угаки, цели операции не были согласованы. Что намеревались сделать японцы? Высадить десант на Гуадалканал и разбить американцев в авианосной дуэли. Одно плохо сочетается с другим.

4. Причины неудачи были следующими:

— Разведка слишком полагалась на летающие лодки, которые не сумели обнаружить американцев утром 24 августа.

— Когда самолеты-разведчики нашли вражеские авианосцы, адмирал Нагумо не получил эту радиограмму.

— Хотя были подняты две ударные волны, из-за ошибок в радиограммах только первая нашла американские авианосцы.

— Японские разведывательные самолеты не следили за вражескими авианосцами, поэтому соединение Кондо не сумело найти их и навязать ночной артиллерийский бой.

— Американские самолеты атаковали «Рюдзё» в тот момент, когда его самолеты бомбили аэродром Гендерсон.

— Этот авианосец остался без истребительного прикрытия.

У американцев хватало своих проблем. Прежде всего, адмирал Кинг, который всегда недолюбливал Флетчера, наконец-то получил долгожданный предлог сместить его, ведь японцы потопили уже 2 авианосца, находившихся под его командованием. В результате Нимиц отправил Флетчера в почетную ссылку: командовать морскими силами Северной части Тихого океана, где заведомо не предполагалось никаких крупных событий.

Вдобавок разгорелись споры вокруг рекомендаций в рапорте Флетчера. Прежде всего, он рекомендовал авианосцам уходить от возможной воздушной атаки. Здесь главным оппонентом выступал, разумеется, адмирал Хэлси.

Во-вторых, Флетчер полагал, что авианосцы лучше держаться вместе, чтобы система ПВО была более эффективной. Здесь против него дружно выступили командир «Энтерпрайза» капитан 1-го ранга Дэвис и контр-адмирал Кинкейд. Они, наоборот, требовали держать авианосцы не на расстоянии 10 миль, как было в этом бою, а не менее чем в 15 милях друг от друга. Хэлси в этом вопросе держался промежуточной точки зрения. Держать нужно порознь, так чтобы японцы не могли обнаружить больше одного корабля за раз, но координировать их действия, дистанция — удвоенное расстояние прямой видимости.

Большие сомнения вызвало использование авианосных самолетов для ведения разведки, ведь фактически это вывело «Энтерпрайз» из боя, при том, что «Каталины» из Эфате и Эспириту-Санто действовали достаточно хорошо. Но это вопрос сложный. В данном случае, при наличии большого числа базовых гидросамолетов, может, и не стоило. А что делать, если поблизости нет береговых баз?

Требовалось резко улучшить систему наведения истребителей. Ведь «Уайлдкэты» воздушного патруля, имея абсолютное численное превосходство над японцами, не сумели остановить их.

ВИРТУАЛЬНАЯ РЕАЛЬНОСТЬ НОМЕР ЧЕТЫРЕ

Когда в 15.18 «Энтерпрайз» получил радиogramму лейтенанта Дэвиса об атаке «Сёкаку», адмирал Флетчер обрадовался. Наконец-то появился шанс поймать последнюю пару японских тяжелых авианосцев, требовалось лишь как можно быстрее отправить следующую ударную группу. Увы, в его распоряжении имелись только 14 пикировщиков и 7 торпедоносцев «Энтерпрайза». Вся авиагруппа «Саратоги» улетела охотиться за несчастным зайцем, в то время как охотник заметил пару жирных кабанов. Но выбора у Флетчера не оставалось, и он приказал спешно готовить самолеты к вылету. При этом Флетчеру предстояло принять еще одно очень непростое решение. Он уже потерял два авианосца в двух боях, и сейчас ему очень сильно не хотелось потерять третий. Только по этой причине адмирал держал все свои истребители до последнего на авианосцах, надеясь, что это позволит ему отбить любую японскую атаку. И если послать «Доунтлессы» без истребительного сопровождения для атаки легкого авианосца было вполне допустимо, то отправлять эту небольшую группу против дивизии тяжелых авианосцев, значило обречь пилотов на верную гибель. Вдобавок шансы на успех атаки снижались практически до нуля. После недолгих, но мучительных колебаний Флетчер приказал 14 истребителям «Саратоги» сопровождать ударные самолеты. Курс на север, и да поможет вам бог!

Флетчер не подозревал, что в это же самое время подобными сомнениями терзается и адмирал Нагумо. Согласно новой тактике, от него требовалось сначала послать в атаку пикировщики, чтобы потом торпедоносцы могли добить поврежденные корабли, но адмирал слишком долго привык действовать иначе. Ключ к успеху крылся в согласованных действиях

торпедоносцев и пикировщиков, хотя именно пикировщикам предстояло принять на себя первый удар вражеских истребителей и зениток. Но посылать в атаку торпедоносцы через час с лишним после атаки пикировщиков Нагумо считал неправильным и опасным. В конце концов, если верить донесениям пилотов, при Мидуэе были потоплены все американские авианосцы до последнего: один утопил Кобаяси, второй Томонага, а потом третий стал жертвой подводной лодки Танабэ. Так откуда же сейчас взялся тот авианосец, который находится перед ним? Или пилоты сильно преувеличили свои успехи? После недолгих, но мучительных колебаний Нагумо приказал 14 торпедоносцам «Дзуйкаку» присоединиться к пикировщикам Такахаси. В конце концов, летчики с одного авианосца всегда найдут общий язык в ходе атаки, главное только, чтобы они нашли противника.

Вполне естественно, что сначала вышли к цели пикировщики первой японской волны, так как они вылетели раньше остальных самолетов. Начался тяжелый и кровавый бой над американским соединением. Японские летчики встретили неожиданно большое количество вражеских истребителей. Уцелевшие позднее с уверенностью утверждали, что это были самолеты не менее чем трех авианосцев, хотя сами они видели только два. Третий, скорее всего, скрывался за горизонтом на юге, что не помешало ему прислать свои самолеты для защиты «Энтерпрайза».

Во время атаки погибли 17 пикировщиков из 27, но уцелевшие добились 3 попаданий в авианосец, который теперь горел, как стог сена. Потери были очень тяжелые, плотность зенитного огня американских кораблей ужасала. Летчики говорили, что зенитки буквально окаймляли всю полетную палубу авианосца, и все-таки это не спасло американцев. Теперь следовало дожидаться результатов атаки второй волны.

Однако в этот момент события пошли совсем не так, как рассчитывал Нагумо. Внезапно из разрывов туч прямо над «Сёкаку» выпали американские пикировщики. Адмирал схватился за голову, это слишком напоминало недавно пережитый ужас Мидуэя. Ведь снова ни воздушный патруль,

ни этот проклятый новомодный радар не обнаружили противника. Больше десятка «Доунтлессов», ревя моторами, устремились на «Сёкаку». Капитан 1-го ранга Арима приказал положить право руля, и огромный корабль начал поворачивать, однако если кошмар повторяется, то он повторяется в мельчайших деталях. Первая бомба с ужасным грохотом взорвалась недалеко от борта, обдав мостик авианосца грязной водой и осколками, но уже вторая попала прямо в носовой элеватор. Плита элеватора провалилась куда-то вниз, а из шахты вырвались языки пламени. На этот раз проклятые американцы действовали гораздо более решительно и умело, чем при Мидуэ. В считанные минуты «Сёкаку» получил одно за другим 5 попаданий бомбами. И хотя сейчас в ангаре не стояли заправленные и вооруженные самолеты, легче от этого не стало. Особенно тяжелыми были повреждения в районе кормового элеватора. Там, судя по всему, две бомбы попали примерно в одно место, и кусок полетной палубы длиной около 10 метров просто слетел за борт, образовался огненный ров от борта до борта, над которым плясали языки пламени.

А тут еще на горизонте низко над водой появилась целая стайка черных мошек — это были «Авенджеры» в сопровождении «Уайлдкэтов». Осатаневшие пилоты «Зеро» набросились на них, не обращая внимания на ответный огонь. Они пропустили атаку пикировщиков, но были полны решимости не позволить противнику добить поврежденный авианосец. Один из пилотов решительно пошел в лобовую атаку на головной американский торпедоносец. В последний момент «Авенджер» судорожно задержался, пытаясь уклониться от «Зеро», но это были напрасные потуги. Огромный огненный шар поглотил оба самолета, а сила взрыва была такой, что соседний «Авенджер» беспомощно закувыркался в воздухе и рухнул в воду, так и не сумев выровняться. В итоге ни один из вражеских торпедоносцев к «Сёкаку» не прорвался, хотя это дорого стоило истребителям. Как потом стало известно, в бою погибли 6 «Авенджеров» и 8 «Уайлдкэтов», однако это стоило японцам 10 собственных истребителей.

А примерно через полчаса после этого ударная группа лейтенанта Такахаси вышла на поврежденный «Энтерпрайз». Теперь уже американские истребители атаковали противника с отчаянием обреченных. Истребители лейтенанта Сиранэ попытались их остановить, но что могли сделать 10 «Зеро» против 30 с лишним «Уайлдкэтов»? Такахаси по радио подтвердил опасения Нагумо, он передал, что такой воздушный патруль могут держать только 3 авианосца. Японские пикировщики добились еще 4 попаданий в «Энтерпрайз», который явно испытывал проблемы с управлением, потому что двигался медленно, а повороты пытался выполнять по широкой дуге. Попытка атаковать видневшийся на горизонте второй авианосец привела лишь к бессмысленной гибели двух звеньев «Вэлов», так как истребители Сиранэ были слишком малочисленны, чтобы одновременно прикрыть две ударные группы. После этого уцелевшие «Вэлы» все свое внимание сосредоточили на кораблях сопровождения «Энтерпрайза».

9 пикировщиков атаковали линейный корабль, который выделялся своими размерами среди тощих эсминцев, однако он встретил японцев настоящим шквалом огня, превратившись в нечто вроде вулкана. 5 «Вэлов» просто разлетелись на куски, но одна бомба все-таки попала в основание передней трубы. А потом последний из пилотов, то ли потеряв управление, то ли совершенно намеренно решив добиться верного попадания, врезался прямо в мостик линкора.

Эта суматоха позволила торпедоносцам лейтенанта Имадзукис подобраться к американскому соединению вплотную, и когда американские истребители спохватились, было уже поздно. История Мидуэя повторилась, словно в кривом зеркале. Там американские торпедоносцы отвлекли на себя внимание истребителей, что позволило пикировщикам атаковать совершенно беспрепятственно, а здесь наоборот, японские пикировщики сковали боем американские истребители, что позволило торпедоносцам атаковать почти свободно. «Почти» — это потому что прорываться сквозь огонь зениток все равно пришлось. Но теперь проклятый американский авианосец получил свое. Не было никакой необходимости заходить с двух сторон, так

как он все равно не мог маневрировать. 4 торпеды ударили в правый борт авианосца, и уже через несколько минут он просто лежал на борту, касаясь полетной палубой воды.

Последняя пятерка торпедоносцев атаковала линейный корабль, на мостике которого полыхал большой пожар. К сожалению, этот пожар никак не сказался на действиях зенитной батареи, и 3 торпедоносца были сбиты. Одна торпеда прошла мимо, а последний «Кейт» решил повторить атаку своего товарища и врезался в кормовую надстройку линкора. Ужасным взрывом снесло все посты управления огнем, располагавшиеся там, но, увы, таким попаданием линкор потопить было нельзя.

Получив рапорты вернувшихся пилотов, оба адмирала, ставших командующими, решили, что лучше будет поскорее покинуть район боя. Дело в том, что Флетчер был убит осколками, когда одна из бомб взорвалась в непосредственной близости от мостика. Адмирал Нагумо, когда ему сообщили, что спасти «Сёкаку» по всей видимости не удастся, ушел к себе в каюту, и больше его никто не видел. Адмирал Нойес приказал эсминцам добить обреченный «Энтерпрайз», что и было сделано. При этом эсминцы наблюдали редкую картину — попадание торпед в полетную палубу авианосца, которая к этому времени стояла уже почти вертикально. В 21.05 он перевернулся и затонул. Несмотря на все усилия команды, справиться с пожарами на «Сёкаку» не удалось, и в 04.25 адмирал Кондо приказал добить авианосец торпедами.

Попытка линкоров адмирала Абэ найти поврежденную «Норт Каролину» ничего не дала, скорости американский корабль не потерял. Японские корабли следовали на юг до 24.00, но совершенно свободно могли продолжать это занятие хоть до самого утра, так как американцы давно отошли на юг.

Итоги боя не удовлетворили ни одну из сторон. Японцы потеряли потопленными легкий и тяжелый авианосцы, гидроавиатранспорт «Титосэ» был серьезно поврежден близкими разрывами. У американцев был потоплен «Биг Э», а линкор «Норт Каролина» надолго отправился на ремонт. Этот бой стал очередным шагом в пропасть для японского флота.



Бой у островов Санта-Крус

ПОСЛЕДНЯЯ ПОПЫТКА

К октябрю 1942 года стало окончательно ясно, что японцы медленно, но верно проигрывают кампанию на Соломоновых островах, и главной причиной этого был Гуадалканал, точнее — аэродром Гендерсон. Американцы, обладая господством в воздухе над прилегающими водами, могли совершенно свободно доставлять на остров подкрепления, тогда как для японцев это превратилось в колоссальную проблему. Да, они еще могли воспользоваться услугами «Токийского экспресса» и перебросить на Гуадалканал пару батальонов, но что способны были сделать эти солдаты, не имеющие тяжелого вооружения? Да и снабжать войска на острове становилось все труднее. Не от хорошей жизни пришлось использовать герметичные контейнеры, которые сбрасывали эсминцы недалеко от берега в расчете на то, что волны доставят их по назначению, не говоря уже о том, что потери в этом случае доходили до 90 процентов грузов, что, согласитесь, несколько многовато.

У японцев оставался последний шанс — как можно скорее захватить аэродром, причем любой ценой, после чего перебросить туда самолеты и... И подумать, чем заняться дальше, так как после Мидуэя рассуждения о захвате Фиджи, Самоа, островов Санта-Крус выглядели не слишком серьезно. План операции выглядел довольно

странно, создавалось впечатление, что армия и флот ведут две отдельные войны в одном районе. Сначала армия должна была захватить аэродром Гендерсон, после чего туда перебрасывались самолеты. Корабли 4-го флота доставляли из Рабаула новые подкрепления на Гуадалканал, а потом вместе с Соединением Поддержки адмирала Кондо должны были уничтожить все американские корабли, которые рискнут появиться вблизи острова. В очередной раз японцы исходили из абсолютно неверного предположения: есть позиции, которые американцы не могут позволить себе потерять, и обязаны реагировать на события немедленно. Никто не задумывался над вопросом: а что будет, если американцы отложат контрудар хотя бы на пару дней? Кстати, само название «Соединение Поддержки» вводило в заблуждение, потому что адмирал Кондо не собирался поддерживать армию ничем и никак. Во время боя у Восточных Соломоновых островов «Рюдзё» хотя бы имел задачу бомбить аэродром Гендерсон, сейчас флот в принципе не собирался вмешиваться в события на острове.

Кардинальные изменения произошли и в области тактики. Можно писать все что угодно, но именно в этом бою нашла свое подтверждение ставка японцев на быстроходные артиллерийские соединения, хотя действия японцев по-прежнему были отмечены некоторой непоследовательностью. Были сформированы два мощных соединения, построенных вокруг быстроходных линкоров типа «Конго», причем одно из них было выдвинуто вперед на 100 миль перед авианосцами адмирала Нагумо. Но в состав второго были включены тихоходные авианосцы 2-й дивизии, от которых адмирал Кондо постарался избавиться при первой же возможности, чтобы далее действовать без этой обузы. При этом, как и в бою у Восточных Соломоновых островов, японские адмиралы полагали, что американцы обязательно должны появиться со стороны Малаиты или Сан-Кристобалья, хотя гораздо более вероятным был подход американцев с юго-востока, со

стороны Эспириту-Санто или Санта-Крус. Но тем не менее японские линкоры были выдвинуты именно на юг. Кстати, значение, которое Ямамото придавал линкорам в этой операции, видно из того, что общее командование кораблями в море было вручено командующему 2-м флотом адмиралу Нобутаке Кондо, а не адмиралу Нагумо. Это произошло впервые с тех пор, как авианосное соединение начало участвовать в боях, и стало дурным предзнаменованием для Нагумо. Кстати, предзнаменование оправдалось и, несмотря на победу в сражении и поздравления императора, уже 11 ноября Нагумо был отозван в Японию и получил назначение на берег. Впрочем, сражение в конечном итоге превратилось именно в дуэль авианосцев, доказав, что Ямамото ошибался.

А флот очень скоро пожалел, что не помог армии более активно в этой последней попытке захватить Гуадалканал. Уже 13–15 ноября состоялась серия ночных и дневных боев возле острова, в которых самолеты с аэродрома Гендерсон сыграли решающую роль. Утром 14 ноября в районе острова Саво они добились поврежденный японский линкор «Хиэй». В тот же день они разгромили крупный конвой, пытавшийся доставить подкрепления из Рабаула на Гуадалканал, потопив 7 транспортов с войсками. Тяжелый крейсер «Кинугаса» был потоплен ими, что называется, мимоходом.

После этого японский флот окончательно отказался от каких-либо крупных операций рядом с Гуадалканалом. В общем, сбой у островов Санта-Крус во многих отношениях стал «последней попыткой». Это была последняя крупная операция японских авианосцев на юге Тихого океана. Это была последняя серьезная попытка выбить американцев с Гуадалканала. Это была последняя попытка японского командования сделать ставку на линкоры (мы не говорим о случаях, когда к этому вынуждала ситуация). Это был последний случай, когда японские авианосцы сражались с американскими на равных.

СОСТАВ СИЛ

Соединение Поддержки (адмирал Кондо)

Передовое Соединение (адмирал Кондо)

«Дзуньё» (20 А6М2, 18 D3A1, 9 В5N2)

2 линкора, 4 тяжелых и 1 легкий крейсера, 10 эсминцев

Главные Силы (адмирал Нагумо)

«Сёкаку» (27 А6М2, 27 D3A1, 24 В5N2, 2 D4Y1), «Дзуйкаку» (20 А6М2, 23 D3A1, 20 В5N2), «Дзуйхо» (21 А6М2, 6 В5N2), 1 тяжелый крейсер, 8 эсминцев

Авангардное Соединение (адмирал Абэ)

2 линкора, 3 тяжелых и 1 легкий крейсера, 7 эсминцев

Силы Внешних Южных Морей (адмирал Микава)

Ударная группа

3 эсминца

Группа обстрела (адмирал Такама)

1 легкий крейсер, 5 эсминцев

Оперативное Соединение 61 (адмирал Кинкейд)

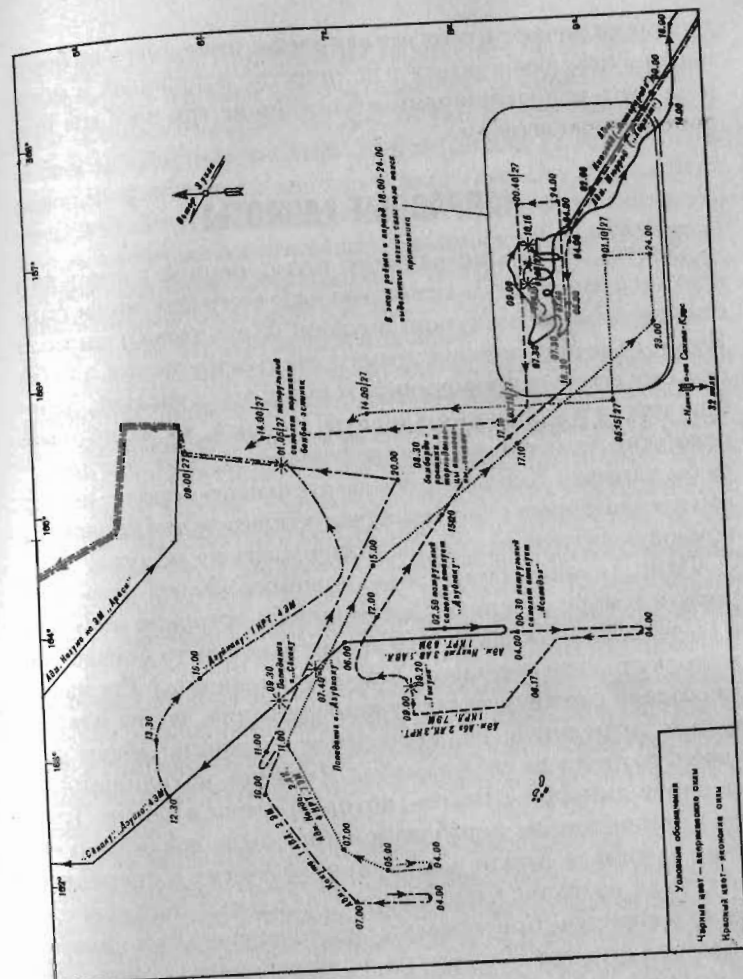
Оперативное Соединение 16 (адмирал Кинкейд)

«Энтерпрайз» (36 F4F-4, 44 SBD-3, 15 TBF-1), 1 линкор, 1 тяжелый и 1 легкий крейсера, 8 эсминцев

Оперативное Соединение 17 (адмирал Мюррей)

«Хорнет» (37 F4F-4, 30 SBD-3, 17 TBF-1), 2 тяжелых и 2 легких крейсера, 6 эсминцев

Главное же, что американцы располагали крупными силами авиации, что хорошо иллюстрирует сказанное выше. На аэродроме Гендерсон находились 16 F4F-4, 20 SBD-3, 2 TBF-1, 6 Р-39 и 6 Р-400. Неподалеку в Эфате на островах Эспириту Санто базировались 24 F4F, 39 В-17Е, 32 РВУ-5А, 5 OS2U. Неподалеку, в Новой Каледонии, имелись еще 15 Р-38, 46 Р-39, 16 В-26 и 13 «Хадсонов». Причем эти самолеты могли в любой момент появиться на аэродроме Гендерсон и принять участие в боевых действиях. А вот японская авиация в Рабауле (11-й Воздушный флот) присутствовала чисто номинально. Кстати, приведенные



Бой у острова Санта-Крус 26 октября 1942 года

цифры включают в себя все самолеты, имевшиеся на борту авианосцев, разбиться в количестве исправных и могущих быть исправленными в ближайшие три часа мы предоставим любителям.

НАПРАСНЫЕ ХЛОПОТЫ

Знаете, все происходившее в этот период с японским флотом в районе Гуадалканала больше всего напоминает мне стандартные предсказания цыганок. Жаль только адмирал Ямамото не был знаком с этим горластым племенем, а то бы они ему сразу напорочили: «И будет тебе, касатик, дальняя дорога и напрасные хлопоты. И бойся, ты яхонтовый, недоброго человека, короля трюфового». Не знаю, согласился бы адмирал Кинкейд с ролью трюфового короля, но вот над предложением стать недобрым человеком для японского командующего он не стал бы раздумывать ни минуты.

Итак, главные силы Объединенного Флота маневрировали в море севернее Соломоновых островов начиная с 11 октября и ожидали, что армия наконец-то соизволит выполнить свое обещание. Как обычно, японцы для начала создали сложную систему командования, чтобы максимально затруднить себе проведение операции. Общее руководство взял на себя адмирал Ямамото, находившийся на борту линкора «Ямато», который стоял в лагуне Трука, а командование кораблями в море было возложено на вице-адмирала Кондо. Силы, привлеченные к операции, получили название Соединения Поддержки. Как обычно было у японцев, Кондо носил сразу две фуражки: командира Соединения Поддержки и одновременно командира Передового Соединения. Но главной ударной силой все-таки являлись авианосцы 1-й и 2-й дивизий, хотя на этот раз японцы более сделали упор на использование быстроходных линкоров.

Как и ранее, Ямамото разделил свои силы на несколько отрядов: Передовое Соединение, Главные Силы, Авангардное Соединение. При этом сразу была допущена грубая ошибка,

так как в состав Передового Соединения были включены авианосцы 2-й дивизии, значительно уступавшие в скорости всем остальным кораблям. А если учесть, что фактическая скорость «Дзуньё» и «Хиё» не превышала 22 узлов, такое решение фактически лишало всякого смысла выдвижение вперед этой группы линкоров. И в очередной раз сказалась порочная привычка отправлять авианосцы с минимальным сопровождением. Конечно, никто не спорит с тем, что лучшая зенитка это истребитель, но все-таки редкую птицу журавля нужно было охранять лучше.

Не менее серьезные вопросы вызывает и выбранная японцами диспозиция. В очередной раз более слабый отряд, который мог принять на себя удар противника и обезопасить главные силы, находился на западном фланге. А вот авианосцы Нагумо с востока не прикрывал никто и ничто, потому что Авангардное Соединение контр-адмирала Хи роаки Абэ, как и следует из названия, находилось впереди, на расстоянии 60 – 100 миль от авианосцев. Более того, наладить взаимодействие авианосцев было крайне сложно, так как их разделяли 100 миль, что и подтвердилось позднее. Конечно, японцы попытались предусмотреть все возможные варианты, и на рассвете 23 октября тяжелый крейсер «Тонэ» в сопровождении эсминца выдвинулся на восток, чтобы организовать разведку этого направления, но это принесло мало прока.

Если внимательно рассмотреть диспозицию японского флота, то станет понятно, что адмирал Ямамото в очередной раз затеял сложную шахматную партию, целью которой было уничтожение американского флота, а совсем не помощь армии в захвате аэродрома Гендерсон. Предполагалось, что в день У пехотинцы генерала Хякутакэ захватят аэродром, после чего туда будут переброшены самолеты, а японские корабли совершат стремительный бросок на юг и уничтожат любые американские корабли, которые попытаются вмешаться. При определенных обстоятельствах Авангардному Соединению разрешалось даже спуститься на юг от Гуадалканала.

В ходе подготовки наступления в ночь 13/14 октября линкоры «Конго» и «Харуна» обстреляли аэродром Гендерсон, а Соединение Поддержки направилось на юг, чтобы дать бой американцам. Но в тот момент в районе Гуадалканала находился только авианосец «Хорнет», поэтому адмирал Мюррей благоразумно отказался от предложенной ему неравной дуэли. Начались сложные контрдансы, причем американцы держались вне пределов видимости противника, в чем им очень помогали их базовые самолеты-разведчики.

А вот японская разведывательная авиация практически ничем не помогла своему командованию. Да, американские артиллерийские корабли регулярно попадали в поле зрения противника, но начиная с 16 октября Кондо и Нагумо не имели никаких сведений об американских авианосцах. Японская радиоразведка предположила, что южнее Гуадалканала находятся крупные силы американцев, но предположение так и оставалось предположением. В результате Ямамото заподозрил, что американцы применяют его собственную тактику, подставляя соединение-приманку, чтобы выманить японские авианосцы подальше на юг.

Вдобавок адмирал Нимиц допустил небольшую ошибку. «Энтерпрайз» с кораблями сопровождения вышел из Пёрл-Харбора на юг, а чтобы ввести японцев в заблуждение относительно своих намерений, Нимиц приказал 2 эсминцам атаковать японские патрульные суда в районе Гилбертовых островов. Но эффект получился прямо противоположный задуманному. Японцы сделали вывод, что крупное американское соединение движется именно на юг. Увеличившаяся активность американских подводных лодок в районе Соломоновых островов только укрепила их уверенность, что в скором времени там что-то обязательно случится.

Однако у японцев имелись свои собственные проблемы, и прежде всего это была ситуация с топливом. Флот долгое время совершенно бесполезно болтался в море, сжигая тысячи тонн нефти, и кораблям требовалась дозаправка, поэтому Ямамото пришлось пойти на нестандартный шаг. Танкеры на Трубе приняли топливо с линкоров «Ямато» и «Муцу» и вы-

шли в море, чтобы заправить корабли адмирала Кондо. Японцы занимались этим с 16 по 18 октября и, соответственно, не могли повторить обстрел 13/14 октября.

Второй проблемой адмирала Кондо стали постоянные отсрочки решающего наступления на аэродром Гендерсон. Лишь после сильного нажима армия согласилась назначить днем решающего наступления 22 октября, то есть Кондо предстояло находиться в море еще неделю с довольно смутными перспективами. А тут стряслось еще одно несчастье. Ночью 21 октября в машинном отделении авианосца «Хиё» вспыхнул пожар, в результате которого скорость авианосца упала до 16 узлов. Участвовать в предстоящем бою он уже не мог, и его пришлось отправить обратно на Трук в сопровождении 2 эсминцев. Командир 2-й дивизии авианосцев адмирал Какута перенес флаг на «Дзуньё». 33 самолета «Хиё» отправились в Рабаул, а 9 — перелетели на «Дзуньё», чтобы восполнить потери.

Тем временем армия сообщила, что штурм аэродрома Гендерсон в очередной раз откладывается, теперь до 24 октября. Это привело моряков в бешенство, так как они знали, что именно в этот день «Энтерпрайз» встретился с «Хорнетом», и теперь превосходство японцев в силах было не столь велико, чтобы гарантировать верную победу. Командование вновь созданным ОС 61 принял контр-адмирал Томас Кинкейд, командир ОС 16. Кстаги, те корабли, которые японцы видели возле острова Реннел, входили в состав ОС 64 адмирала Ли — линкор «Вашингтон», 2 крейсера и 6 эсминцев, которым еще предстояло сыграть важную роль в предстоящих боях.

Американская разведка довольно точно оценила силы японцев, но совершенно ничего не могла сообщить адмиралу Кинкейду относительно места нахождения японских авианосцев и их намерений. То, что авианосцы «Дзуньё» и «Хиё» проходили под названиями «Хитака» и «Хаятака», мало что меняло, американцы знали, что им противостоят 4 японских авианосца. И здесь в очередной раз во всей красе проявился нрав (или норов?) адмирала Хэлси, который, прекрасно зная,

что Кинкейд заметно уступает в силах противнику, приказал ему «обойти с севера острова Санта-Крус, затем повернуть на юго-запад, пройти к востоку от острова Сан-Кристобаль в Коралловое море, чтобы перехватить вражеские силы, приближающиеся к Гуадалканал-Тулаги».

Постоянные отсрочки штурма аэродрома повлияли на ход будущего сражения. 23 октября корабли Кондо и Нагумо двигались на юг, чтобы занять исходную позицию для предстоящего рывка к Гуадалканал, под бдительным присмотром вездесущих «Каталин». Но потом японские корабли повернули на север, так как штурм был отложен. Кондо решил 24 октября дозаправить свои корабли, а вот Нагумо пришлось решать более серьезные проблемы. Он хотел уйти из-под бдительного присмотра противника, поэтому было решено, что 1-я дивизия авианосцев сначала отойдет на север, а потом повернет на восток, но такой крюк означал, что авианосцы Нагумо опоздают на сутки с выходом в намеченную точку. Мало того, в результате Передовое Соединение Кондо оставалось с единственным довольно слабым авианосцем «Дзунё» против всех сил американцев, поэтому радиограмма Нагумо вызвала припадок бешенства в штабе Объединенного Флота, где все и так уже были взвинчены до предела. Адмирал Угаки назвал его безответственным и самонадеянным.

Ночью 24/25 октября японцы предприняли наступление на аэродром Гендерсон, но были отбиты, пусть и не без труда. Утром 25 октября японские эсминцы потопили пару мелких суденышек возле Лунга Пойнт и обстреляли аэродром, но были отогнаны огнем береговой батареи. А вскоре американские самолеты в очередной раз доказали японцам, что не следует показываться рядом с Гуадалканалом в дневное время. В 12.55 они атаковали группу адмирала Такама, которая шла на юг, чтобы подвергнуть аэродром очередному обстрелу. Крейсер «Юра» и эсминец «Акицуки» получили бомбовые попадания. Кормовое машинное отделение крейсера было затоплено, и адмирал Такама повернул на север, пытаясь спасти поврежденный флагман. Но это уже были напрасные хлопоты, в 17.00 крейсер был атакован новой группой

пикировщиков, получил еще одно попадание, и пожары на нем вышли из-под контроля. Эсминцы сняли команду и торпедировали обреченный корабль.

25 октября соединение адмирала Кондо в очередной раз повернуло на юг. По-прежнему адмирал не имел никаких сведений о противнике, зато надоедливые «Каталины» постоянно маячили на горизонте, не оставляя сомнений в том, что американцы контролируют все перемещения японцев. Более того, Авангардное Соединение адмирала Абэ было атаковано бомбардировщиками В-17, хотя и безуспешно. Единственное, что сумели сделать самолеты 11-го Воздушного флота, это снова обнаружить корабли адмирала Ли, упрямо торчавшие возле острова Реннел. Раздраженный Кондо приказал Нагумо атаковать их, однако американцы держались вне досягаемости авианосных самолетов.

А вот Кинкейд примерно в полдень получил долгожданную информацию: 2 японских авианосца, идущих на юго-восток, находятся в 255 милях на WNW от ОС 61. Кинкейд немедленно приказал увеличить скорость до 27 узлов и взял курс на противника. Если бы он вспомнил оценки собственной разведки, которая сообщала, что у японцев 4 авианосца, может быть, он действовал бы иначе. Так как новых сведений о противнике не поступало, в 14.30 он приказал «Энтерпрайзу» поднять 12 «Доунтлессов» на разведку, а в 15.20 адмирал решил, не дожидаясь новых сведений, выслать ударную группу. Как только самолеты скрылись за горизонтом, пришла новая радиограмма от разведчиков: японцы снова повернули на север. Повторилась мидуэйская история, из-за необходимости сохранять радиомолчание было решено не предупреждать пилотов. И если разведчики, прочесав выделенные им сектора, послушно повернули обратно, то командир ударной группы проявил рвение сверх необходимого. Он продолжал искать японцев, пока не стемнело, и в результате во время ночной посадки 8 из 20 самолетов разбились, а если учесть, что во время дневных полетов разбились еще 4 самолета, то окажется, что накануне сражения «Энтерпрайз» впустую потерял 12 так нужных самолетов.

В результате преимущество Кондо в самолетах еще увеличилось. Согласно послевоенному анализу документов, японцы имели 233 самолета, из них 199 исправных, тогда как американцы — 163 самолета, в том числе 136 исправных. При этом японцы имели еще и преимущество в качестве подготовки летчиков. Как мы помним, потери летного состава при Мидуэе были серьезными, но не катастрофическими, как утверждало большинство американских историков, поэтому у японцев еще оставалась возможность набрать опытных пилотов. Именно бой у островов Санта-Крус и последующая совершенно непродуманная операция I-GO поставили крест на японской авианосной авиации. А вот американцы впервые были вынуждены комплектовать свои эскадрильи резервистами на основе ветеранского костяка. Особенно заметно это было на примере «Энтерпрайза» — ночная посадка доказала, что энтузиазм является недостаточной заменой мастерству. «Хорнет» имел 3 эскадрильи с довоенным стажем, в том числе одну, переведенную с «Уоспа», но вот его торпедоносная эскадрилья была совершенно зеленой.

В 21.18 американские эсминцы закончили вылавливать из воды незадачливых пилотов, а в это время Ямамото радировал своим командирам: «Имеется высокая вероятность того, что вражеский флот появится северо-восточнее Соломоновых островов, Объединенный Флот 26 октября обнаружит и уничтожит его».

В то время первым обнаружить противника значило получить самые серьезные шансы на успех, так как оборонительная тактика не приносила успеха. Лишь позднее, после создания более совершенных радаров и систем наведения истребителей, а самое главное, получив солидное численное преимущество, американцы могли позволить себе дожидаться атаки японских самолетов, чтобы, перемолов ударные группы, нанести ответный удар. Именно поэтому адмирал Угаки 25 октября в 22.40 радировал Кондо, требуя, чтобы самолеты-разведчики вели слежение за противником, невзирая на погоду и американские истребители. Но японцы этого

сделать не могли, а вот знаменитые «Черные коты» следовали по пятам за вражескими кораблями, и встреча с ними действительно не сулила ничего хорошего японским авианосцам. Мало того, кошки попытались сцапать мышку, и какая-то из «Каталин» даже сбросила торпеду в один из эсминцев Авангардного Соединения, но промахнулась.

Адмирал Нагумо был поставлен в тупик, он знал, что американцы следят за японскими кораблями, самолеты-разведчики отправили массу донесений, но за кем они охотятся — за его авианосцами или линкорами адмирала Абэ, он точно не знал. Вроде бы эта атака успокаивала, но все надежды разлетелись в прах, когда в 02.30 другая «Каталина», невидимая в темноте, выпала серию бомб на «Дзуйкаку». Бомбы разорвались в 300 метрах от авианосца, но вот надежды на скрытность они разнесли в пух и прах. Нагумо не желал второй раз после Мидуэя попасться в капкан, поэтому в 03.30 он повернул на север, развив скорость 24 узла, через 45 минут то же самое сделал адмирал Абэ.

Однако, как потом выяснилось, опасался он обоснованно, но беспокоился напрасно. «Каталины» следили за японцами, но передать нормальное сообщение не смогла ни одна из них. Адмирал Кинкейд всю ночь держал на «Хорнете» готовую к вылету ударную группу. В 00.22 была получена первая радиограмма, согласно которой «противник» находился примерно в 300 милях, но состав соединения, курс и скорость пилот не сообщил. В 03.10 другая «Каталина» передала недостающие сведения, однако «Энтерпрайз» не принял эту радиограмму, а другие корабли ОС 16 не стали ретранслировать радиограмму флагману.

На рассвете оба противника выслали самолеты-разведчики, но японцы сделали это чуть-чуть раньше, плюс им удалось воспользоваться небольшим преимуществом — выдвинутыми вперед кораблями Авангардного Соединения. 7 гидросамолетов взлетели в 04.15, за ними в 04.45 последовали 13 «Кейтов» с авианосцев Нагумо. И в это время адмирал Кондо получил радиограмму, которая никак не подняла его настроения: офицер связи флота на Гуадалканале сообщил,

что захватить аэродром пока еще не удалось. В результате Кондо повернул на север, чтобы выждать, и в 05.00 поднял свои гидросамолеты.

«Энтерпрайз» в 04.50 поднял 8 «Доунтлессов» для разведки и истребители воздушного патруля. И вот в этот момент плавбаза гидросамолетов «Кертисс» передала Кинкейду радиogramму от 03.10, однако адмирал отмахнулся от нее, так как решил, что сведения устарели. Вскоре один из SBD заметил «Кейт» в 85 милях от авианосца, а в 06.30 разведчики обнаружили соединение Абэ в 170 милях от «Энтерпрайза». Пилот радиовал, что 2 линкора, 1 тяжелый крейсер и 7 эсминцев идут на север со скоростью 20 узлов. И в 06.50 командир группы разведчиков капитан-лейтенант Ли сорвал банк, в 200 милях от «Энтерпрайза» он обнаружил авианосцы Нагумо. Ни секунды не задумываясь, Ли со своим ведомым бросился атаковать противника, пока радист передавал донесение. Корабли противника поставили дымовые завесы, а 3 истребителя воздушного патруля бросились наперехват, вынудив «Доунтлессы» прятаться в ближайшем облаке.

Но радиogramму Ли приняла также пара «Доунтлессов», осматривавших соседний сектор, летчики сразу бросились на помощь товарищам. «Зеро» атаквали их, и американские пилоты уверенно сообщили, что сбили 2 японских истребителя, хотя это крайне сомнительно. Однако они полностью запутали воздушный патруль, что позволило следующей паре «Доунтлессов» беспрепятственно проскользнуть к японским авианосцам. Нагумо еще повезло, что в 07.40 эти самолеты спикировали на «Дзуйхо», а не на один из больших авианосцев. Американцы опять использовали преимущество поисково-ударных групп.

И здесь мы снова вынуждены обратиться к вопросу о сравнительной живучести авианосцев. Согласно рапорту командира «Дзуйхо», корабль получил попадание в кормовую часть полетной палубы 500-фн бомбы, с чем можно согласиться, так как на разведку SBD брали более легкие бомбы. Но что натворило это попадание! Для начала в палубе появилась пробоина диаметром 15 метров. Вы можете

вспомнить что-либо подобное на американских авианосцах?! Взрывом были уничтожены 3 истребителя в ангаре и выведены из строя кормовые зенитные орудия. Так, может, японские авианосцы действительно не отличались крепостью конструкций? Еще одна пара SBD атаковала тяжелый крейсер «Тонэ», но безуспешно. Все разведчики благополучно вернулись назад, это далеко не с лучшей стороны характеризует японские истребители. перевозбужденные пилоты сообщили об уничтожении 7 «Зеро», что было большим преувеличением, и 2 попаданиях в «Дзуйхо», что тоже было преувеличением, но уже небольшим.

Однако свое слово сказали и японские разведчики. Самолет № 4 «Сёкаку» в 06.12 обнаружил американский авианосец на расстоянии 200 миль от соединения Нагумо. Но вместо того, чтобы сразу сообщить о контакте, пилот принялся рассматривать и разглядывать американское соединение, и лишь в 06.58 на «Сёкаку» узнали о противнике. Вот так, обнаружение имело место на 40 минут раньше, а сообщение получено на 8 минут позже. И после этого кто-то хвалит действия японских самолетов-разведчиков? Вдобавок радист ошибся при передаче, отправив радиogramму от имени разведчика № 1, это заставило штаб Нагумо гадать, что происходит, так как сообщенные координаты не совпадали с предписанным сектором поиска. Самолет «Дзуйкаку», также обнаруживший американцев, не сумел передать радиogramму, а новый разведчик «Джуди», отправленный следить за противником, не нашел его, так как пилоту указали неверные координаты. Короче, японцы на стадии разведки совершили массу ошибок.

Японские адмиралы крепко запомнили уроки Мидуэя, поэтому снова постарались нанести удар первыми. Вскоре после 07.00 адмирал Кондо отправил 2 тяжелых крейсера и 2 эсминца принимать гидросамолеты, а сам с остальными кораблями Передового Соединения повернул на восток, увеличив скорость до 24 узлов. В 07.25 с кораблей 1-й дивизии авианосцев взлетела ударная группа из 62 самолетов. Нагумо был совершенно уверен, что его самолеты нанесут

серьезные повреждения американским кораблям, и приказал адмиралу Абэ двигаться в указанную точку. Кстати, вот здесь в первый раз сказалась диспозиция японских соединений, авианосец «Дзуньё» оказался на слишком большом расстоянии от американцев и принять участие в первой атаке не сумел.

А дальше на японских авианосцах начался форменный бардак. Механики начали спешно вооружать и заправлять остальные самолеты: в отличие от американцев, Нагумо не мог рисковать и держать ночью заправленные и вооруженные самолеты в ангарах, так как опасался атаки «Каталин». В 08.10 с «Сёкаку» взлетела следующая группа из 24 самолетов, через полчаса с «Дзуйкаку» стартовали еще 20 самолетов — и все это вместо скоординированной мощной атаки. Таким образом, японцы подняли в общей сложности 110 самолетов, но в составе трех групп. Кстати, свои самолеты успел поднять и «Дзуйхо», буквально за считанные минуты до того, как был атакован.

Правда, американцы действовали еще хуже. Хотя «Хорнет» всю ночь держал готовую к вылету группу, она состояла всего лишь из 29 самолетов. Она взлетела в 07.50 и тут же развалилась на составляющие части. Пикировщики с половиной истребителей набрали высоту и помчались к цели, а торпедоносцы с остальными истребителями остались на малой высоте.

Так как половина «Доунтлессов» «Энтерпрайза» была отправлена на разведку, он просто физически не мог выслать большую ударную группу, поэтому в 07.47 были подняты всего 20 самолетов. При этом «Авенджер» командира группы был вооружен только фотокамерами. Резонно рассудив, что попытка объединиться с самолетами «Хорнета» ничего, кроме хлопот, не принесет, самолеты «Энтерпрайза» отправились в путь самостоятельно, но при этом группа сохранила единство.

После этого вторую группу из 25 самолетов поднял «Хорнет», но бардак заразителен, как грипп, поэтому его «Авенджеры» оказались вооружены 500-фн бомбами вместо торпед.

В результате оказалось, что американцы подняли 75 самолетов, а вот на сколько групп они разделились, подсчитать крайне сложно.

Американские самолеты еще продолжали набирать высоту, когда примерно в 60 милях от своих авианосцев они столкнулись с первой японской волной. Самолеты «Хорнета» проскочили незамеченными, но группу «Энтерпрайза» японцы заметили. 9 «Зеро» с «Дзуйхо» неожиданно атаковали ее со стороны солнца. Внезапность не могла быть более полной, пилоты американских истребителей даже не сняли свои пулеметы с предохранителей, а кое-кто не включил рации. Японцы атаковали «Авенджеры», но, надо сказать, орлы адмирала Нагумо снова показали себя далеко не лучшим образом. Был сбит самолет командира эскадрильи, еще 2 «Авенджера» были серьезно повреждены и позднее совершили вынужденную посадку на воду — и только! А ведь атаке никто не мешал. Лишь после этого очнулись американские истребители, завязалась схватка, в которой были сбиты несколько самолетов с обеих сторон. В результате в проигрыше оказались обе стороны. Японские истребители израсходовали боезапас и были вынуждены возвращаться, ослабив сопровождение ударных самолетов, американские истребители сбросили подвесные баки, что резко сократило дальность полета. Командир американских истребителей капитан-лейтенант Флэтли мрачно заметил, что нужно сохранять вечную бдительность, иначе тебе обеспечат вечный покой.

Самолеты «Хорнета» сообщили на корабль о завязавшемся бое, а вскоре японские самолеты появились и на экране радара, поэтому на авианосце постарались подготовиться к отражению атаки. Были спешно подняты все оставшиеся на корабле истребители, и в 08.55 японские самолеты заметили «Хорнет». «Энтерпрайз» в очередной раз доказал, что недаром пользуется репутацией везунчика. Он находился в 10 милях северо-восточнее «Хорнета», но его укрывал дождевой шквал. И снова эфир заполнили народные американские выражения. С двух авианосцев были подняты

37 истребителей, но система наведения в очередной раз сработала отвратительно. Неопытные офицеры ухитрились не передать высоту полета противника и не указали позицию собственных кораблей, которые уже не были видны с самолетов. Лишь в самый последний момент офицер наведения с «Хорнета» успел поставить истребители на пути японцев. Однако американцы обнаружили японские торпедоносцы, но большинство решили атаковать пикировщики, которые шли гораздо выше.

«Хорнет» увеличил скорость до 31 узла, а его эскорт стянул кольцо охранения. Тяжелые крейсера шли на крамболах авианосца, а легкие крейсера, впрочем, их можно было бы даже назвать крейсерами ПВО, держались на правой и левой раковинах. На кораблях видели завязавшийся воздушный бой, однако остановить японцев «Уайлдкэты» не сумели, и в 09.10 около 20 пикировщиков атаковали «Хорнет».

Капитан 1-го ранга Мэзон вертел авианосцем с такой легкостью, словно это был эсминец, и первая серия бомб легла в воду напротив мостика авианосца. Однако везение не может длиться вечно, и в 09.12 бомба попала в полетную палубу «Хорнета» опять же напротив мостика и взорвалась на третьей палубе. Буквально через несколько секунд еще две бомбы попали в авианосец ближе к кормовому элеватору. Одна из них тоже взорвалась на третьей палубе, а другая оставила дымящуюся дыру в полетной палубе размерами 2 на 3,5 метра. И опять же, рекомендую обратить внимание на размеры пробоины, а ведь бомба была того же самого веса, что и попавшая в «Дзуйхо». В 09.14 пилот направил подбитый «Вэл» прямо в авианосец. Самолет врезался в трубу, от нее обломки самолета и бомба рухнули на полетную палубу, и результатом стал сильнейший пожар.

Бомбы еще продолжали падать, когда появились торпедоносцы. Снова японцы применили классическую тактику «молота и наковальни», атаковав авианосец с двух сторон. Даже американцы были вынуждены признать, что торпедоносцы действовали очень согласованно и умело, рас-

средоточившись по горизонту, но атаковав одновременно. Между прочим, идеально скоординированная атака пикировщиков и торпедоносцев была прямым нарушением боевого приказа. Ведь как и ранее, у Восточных Соломоновых островов, японцы предполагали, что первыми атакуют пикировщики, и лишь **после них** — торпедоносцы. Однако, хотели как лучше, а получилось еще лучше. В 09.15 в правый борт «Хорнета» практически одновременно попали две торпеды. Первое попадание пришлось прямо в центр первого машинного отделения, взрывом пробило все четыре переборки, и поток воды, смешанной с нефтью, хлынул в машинное отделение. Второе попадание пришлось в правую раковину, но сила взрыва была погашена множеством мелких отсеков, и серьезного вреда авианосцу эта торпеда не причинила.

После этого совершенно неожиданно авианосец был атакован одним из «Вэлов», уже сбросивших бомбы. Самолет зашел с кормы, проскочил над мостиком, лег на крыло и врезался рядом с левым носовым орудийным спонсоном, его обломки застряли в шахте носового элеватора.

В 09.25 атака завершилась, и «Хорнет» остался примерно в таком же положении, в каком был «Йорктаун» при Мидуэе, когда улетели самолеты «Хирю». Теперь американским морякам предстояло показать, чему они научились со времени Мидуэя. В том сражении поврежденный авианосец не удалось спасти ~~из-за~~ ^{из-за} плохой постановки аварийной службы и, назовем вещи своими именами, трусости командира корабля. Сейчас «Хорнет» стоял на месте с креном 8 градусов на правый борт. На нем полыхали пожары — от сигнального мостика до четвертой палубы, языки пламени и дым вырывались из шахты носового элеватора, еще один очаг пожара был на корме. Давление в пожарной магистрали, конечно же, пропало, зато сколько угодной заборной воды имелось в первом машинном отделении и двух котельных. Авианосец потерял ход, на нем отказали генераторы, вышли из строя средства связи. Но за это японцы заплатили дорого, были сбиты 38 из 53 самолетов, участвовавших в атаке, причем особо тяже-

лые потери понесли именно ударные самолеты. Некоторым утешением могло служить то, что японцы наконец-то, через полтора года после начала войны, начали спасать экипажи сбитых самолетов. Они спасли экипажи 13 самолетов.

Пока японцы избивали «Хорнет», его летчики готовились нанести ответный удар. В 08.55 первая ударная группа из 15 SBD и 4 F4F под командованием капитан-лейтенанта Виндхелма обнаружила Авангардное Соединение адмирала Абэ. Радар «Сёкаку» обнаружил эту группу еще 15 минут назад на расстоянии 97 миль, что было, как ни странно, лучшим достижением радиолокации в тот день. Однако особой пользы японцам это не принесло. На перехват бросились 14 истребителей, которые не сумели остановить американцев. Мы специально приводим эти цифры, чтобы показать — не так страшен черт, в смысле «Зеро», как его малюют. Американцы потеряли сбитыми 2 истребителя и 1 пикировщик, еще 1 SBD совершил вынужденную посадку на воду, а 2 отказались от атаки. Таковы были скромные результаты атаки прославленных «Зеро». Согласно японским документам, остальные 11 «Доунтлессов» спикировали на «Сёкаку» в 09.27, сбрасывая бомбы с высоты от 60 до 900 футов. Командовавший этой группой лейтенант Воуз утверждал, что видел 4 попадания в «Сёкаку».

Бомбы весом по 500 кг (это ведь были не разведчики) разорвали полетную палубу авианосца. Одна бомба взорвалась позади острова, остальные легли вокруг среднего и кормового элеваторов. Ангар авианосца был разгромлен, вышли из строя кормовые зенитные орудия. Ни о каких летных операциях не могло быть и речи, так как полетная палуба больше всего напоминала лунный ландшафт. Японцы учли опыт Мидуэя и неплохо подготовились к борьбе с пожарами, поэтому огонь был потушен к 14.30. В ходе атаки близкими разрывами был легко поврежден один из эсминцев сопровождения.

Если у японцев совершенно непредвиденно получилась скоординированная атака, то у американцев не получилось ничего, хотя они намеревались действовать именно так. Хотя капитан-лейтенант Виндхелм постоянно передавал в эфир координаты японских авианосцев, торпедоносцы

«Хорнета» так и не сумели найти их. Пролетев предписанные 200 миль и немного покрутившись на месте, они решили атаковать, что под руку подвернется. Подвернулся тяжелый крейсер «Тонэ», который, пусть не без труда, но все-таки увернулся от всех торпед.

Ударная группа «Энтерпрайза» также ничего не добилась. Она не получила сообщений Виндхелма, не нашла японские авианосцы и также атаковала первые подвернувшиеся японские корабли. Пикировщики сбросили бомбы на неопознанный тяжелый крейсер, интересно, что японские источники эту атаку не зафиксировали вообще. Торпедоносцам «Энтерпрайза» относительно повезло, они-то хотя бы знали, кого именно атаковали — тяжелый крейсер «Судзую». Но это было слабым утешением, так как попадания не было.

Вторая волна «Хорнета» в 09.30 находилась над кораблями Абэ, когда командовавший пикировщиками лейтенант Линч принял некую радиограмму. Почему-то он решил, что ее отправил командир истребительного сопровождения пикировщиков Виндхелм, сообщив, что не видит никаких авианосцев. Сразу возникает предположение, что это была хитрая уловка японцев, однако выглядит она слишком уж хитро задуманной. В результате Линч приказал атаковать того противника, которого видел. Под удар попал тяжелый крейсер «Тикума», который, судя по всему, по какой-то причине покинул строй. Две бомбы, сброшенные «Доунтлессами», взорвались рядом с мостиком, уничтожили почти весь командный состав корабля. «Авенджеры» (они были вооружены бомбами, помните?) добились попадания в торпедный аппарат. Близкие разрывы изрешетили корпус крейсера, и он начал принимать воду. Потери в личном составе оказались исключительно высокими — 192 убитых и 95 раненых, не всякий потопленный крейсер терял столько. Поврежденный «Тикума» еще сохранил скорость 23 узла и отправился на Трук в сопровождении 2 эсминцев. Вероятно, американские пилоты кусали себе локти после этих атак. Если бы их бомбы имели взрыватели с замедлением, «Тикума», вполне вероятно, ушел бы не на Трук, а на дно.

Примерно в 10.00, когда вторая волна японских самолетов принялась искать «Энтерпрайз», произошел любопытный эпизод, достоверность которого оспаривается и по сей день. Один из поврежденных торпедоносцев «Хорнета», который был вынужден отказаться от атаки, вернулся к своему оперативному соединению и совершил вынужденную посадку на воду. Эсминец «Портер» направился туда, чтобы подобрать пилота. Внезапно в 10.02 по левому борту эсминца появилась торпеда. Пара истребителей, круживших в воздухе, обстреляла ее, пытаясь взорвать, однако это не удалось. Торпеда попала прямо в середину корпуса эсминца, уничтожив оба котельных отделения. Эсmineц окутался дымом и паром и сразу начал тонуть. Эсmineц «Шоу» сразу заметил неподалеку японскую подводную лодку (а вы сомневались?) и атаковал ее, но лодка ускользнула. Положение «Портера» сразу стало безнадежным, поэтому в 10.55 «Шоу» снял с него команду и обстрелял из орудий, чтобы ускорить потопление. Долгое время считалось, что эсmineц потопила подводная лодка I-21. Во всяком случае, именно так писал авторитетный историк Теодор Роско в своей истории американских эсминцев. То же самое утверждал не менее авторитетный британский историк Дэвид Браун. Более осторожно, но также к версии о подводной лодке склоняется Роберт Паркин, описавший гибель всех американских эсминцев в годы войны. Однако не столь давно была выдвинута гипотеза, что причиной гибели эсминца стала торпеда того самого «Авенджера». Дескать, при посадке на воду она вылетела из отсека и начала описывать циркуляцию, попав в конце концов в борт «Портера». Так это или нет, судить сложно. Но выскажу свое мнение: если бы торпеда находилась на внешней подвеске, как у «Дивастейтора» или «Кейта», вероятность подобного события была бы выше. К тому же Эрик Хэмел, рассматривая обе гипотезы, правильно отмечает, что вторая противоречит показаниям моряков эсминца, которые видели следы нескольких торпед.

Как мы уже говорили, пока происходили эти загадочные события, на экране радара «Энтерпрайза» появились пикировщики второй ударной группы противника. Япон-

ские пилоты обнаружили «Хорнет» неподвижно стоящим на месте и бросились искать «Энтерпрайз». Снова система наведения истребителей сработала не лучшим образом, снова пилоты получили в лучшем случае направление без указания высоты. Они опоздали и не смогли остановить пикировщики, сбив всего пару «Вэлов».

Как и «Хорнет», «Энтерпрайз» шел в кольце кораблей охраны, крейсера находились справа и слева по носу у него, а линкор «Саут Дакота» расположился в 1,5 мили за кормой. Хотя формально охранение «Энтерпрайза» было несколько слабее, чем у «Хорнета», на авианосце и линкоре уже стояли новые 40-мм автоматы бофорс — самая страшная зенитка на Тихом океане.

В 10.15 «Вэлы» начали пикировать на авианосец, причем американцы отметили, что угол пикирования у этой группы заметно меньше, он не превышал 50 градусов. В 10.17 первая бомба попала в носовую часть полетной палубы по левому борту, пробила ее, пробила корпус, вылетела наружу и взорвалась над водой, изрешетив борт. Морякам авианосца пришлось поспешно столкнуть за борт поврежденный «Доунтлесс», когда у того из пробитых баков начал хлестать бензин.

Никто не успел даже охнуть, как тут же в корабль попала вторая бомба — чуть позади носового элеватора, сразу расколовшись на две части. Везло же «Энтерпрайзу» на дефектные японские бомбы! Один кусок взорвался в ангаре, а второй прошел до третьей палубы, где тоже взорвался. Еще одна бомба взорвалась буквально вплотную к борту, с такой силой встряхнув авианосец, что в воду слетел один из SBD, стоявших на палубе. Эта группа «Вэлов» отделалась легче первой, потеряв только 10 самолетов из 19. Пилоты уверенно заявили, что добились 6 попаданий.

Передышка оказалась недолгой, через 20 минут после завершения атаки пикировщиков на сцене появились торпедоносцы «Дзуйкаку». Если бы они прибыли чуть ранее, «Энтерпрайз» попал бы под такую же скоординированную атаку, как и «Хорнет», и тогда не известно, чем бы все кон-

чилось. Но говорить о везении не следует, так как повторим: японцы **не собирались** проводить совместные атаки пикировщиков и торпедоносцев. Атака «Кейтов» не удалась, хотя они действовали как положено — разделились на две группы и атаковали авианосец с двух сторон. Однако истребители и зенитки уничтожили почти все атакующие самолеты, и от 5 сброшенных торпед авианосец сумел уклониться. Один из подбитых торпедоносцев предпочел врезаться в эсминец «Смит», угодив прямо в носовую орудийную установку. Вся носовая часть эсминца была охвачена пламенем, а пожарные команды серьезно пострадали, когда через 5 минут после падения самолета прогремел сильный взрыв. Вероятно, это сдетонировала боеголовка торпеды. Эсминец оказался в крайне опасном положении, но его командир капитан-лейтенант Вуд нашел нестандартный способ борьбы с пожаром. Он поставил свой корабль прямо за кормой линкора «Саут Дакота», и клокочущая кильватерная струя огромного корабля залила огонь.

Ко всем неприятностям американцев прибавился внезапный отказ рулевого управления на крейсере «Портленд». Корабль не мог маневрировать, и в этот момент с мостика заметили 3 торпеды, идущие прямо на него. Неизвестно, молился кто-либо из команды «Портленда», но крейсер спасло только чудо. В 10.55 торпеды безвредно ткнулись в борт корабля и не взорвались. Хотя в тот момент все решили, что торпеды тоже выпустила японская подводная лодка, скорее всего, это были авиаторпеды. Но вскоре появился новый мишень — через 10 минут крейсер «Сан Хуан» заметил перископ и круто повернул вправо, чтобы уклониться от новой порции торпед. Были это авиаторпеды, нацеленные в «Энтерпрайз», или что-то еще — сказать трудно.

Менее чем через час над американскими кораблями появилась очередная группа японских самолетов. Наконец-то в бой вступил «Дзуньё». Его авиагруппа взлетела в 09.14 и истратила почти все топливо, разыскивая противника, но нашла лишь неподвижный «Хорнет». Командовавший группой лейтенант Сига приказал было атаковать крей-

сера сопровождения, но с борта авианосца прилетел грозный окрик. Атаковать следует только авианосцы, и неподалеку находится еще один. И лишь тогда Сига заметил «Энтерпрайз».

В 11.21 новая группа пикировщиков атаковала «Энтерпрайз», прикрываясь дождевым шквалом, который сильно мешал зенитчикам. И все-таки они сумели сбить несколько «Вэлов». Во время атаки произошла пара курьезных случаев. Поворачивая влево, авианосец накренился, бомба ударилась о его борт под водой, отскочила в сторону и лишь потом взорвалась, а ведь могла сработать как заправская торпеда. «Энтерпрайз» встряхнуло в очередной раз, и заклинило носовой элеватор в верхнем положении.

Чуть ранее поисковый радар SC «Энтерпрайза» вышел из строя, и лейтенант Уильямс полез на мачту его чинить. Он работал, не обращая внимания на пули и осколки, которые свистели рядом. Чтобы освободить обе руки, Уильямс привязался к антенне радара, но вот отвязаться не успел. Оператор, желая как можно быстрее ввести радар в строй, включил его, не дожидаясь возвращения командира. В результате Уильямса завертело, как на карусели.

Впрочем, не все японские самолеты атаковали авианосец, несколько «Вэлов» спикировали на крейсер «Сан Хуан». Несмотря на отчаянное маневрирование, одна бомба попала в корму корабля, прошла ее насквозь и взорвалась в воде рядом с рулем. Его заклинило в положении «право на борт», и в течение 13 минут крейсер вертелся на одном месте, заставляя остальных корабли обходить его.

Именно во время этого боя родилась одна из самых громких легенд американского флота, которая много лет кочует по страницам десятков книг и упрямо не желает умирать. Дескать, отбивая атаки японских самолетов, линкор «Саут Дакота» сбил 32 из них, хотя штаб, после тщательного анализа всех обстоятельств боя, засчитал всего 26, что тоже выглядит более чем внушительно. Правда, язвительные моряки эсминца «Престон» утверждали, что одним из сбитых самолетов был собственный «Авенджер», но ведь это ни в коей мере не

умалает достижение линкора. При этом сам линкор практически не удостоился внимания японских пилотов. Нельзя сказать, чтобы его совсем не замечали. Один из торпедоносцев попытался врезаться в него, так и не сбросив торпеду, однако промахнулся. А в 11.29 несколько «Вэлов» с «Дзуньё», выскочив из низкого облака, сбросили на линкор серию бомб, причем даже добились одного попадания. Но бомба угодила в крышу башни № 1 и толстую броню, конечно же, не пробила. Артиллеристы внутри башни ощутили лишь небольшой толчок и до конца боя не подозревали, что в них попала бомба. Зато шквал осколков, ударивший по надстройкам, натворил бед, ранив более 50 человек, в том числе командира линкора капитана 1-го ранга Гэтча. На какое-то время линкор потерял управление, а это было уже совсем не то, что мотающийся без руля крейсер. Даже «Энтерпрайзу» пришлось уворачиваться от несущейся на него бронированной туши.

Кстати, много лет спустя самый тщательный анализ показал, что на самом деле линкор сбил от 6 до 8 самолетов, что само по себе неплохо, но на эпический подвиг явно не тянет. А вот капитан 1-го ранга Гэтч поплатился за свой длинный язык. Он ухитрился в кулуарах сената ляпнуть, что отлично понимает — его корабль никак не мог сбить 26 самолетов, однако ведь требовалось любой ценой поднять падающий авторитет линкоров. В результате дослуживал он уже в тишине и покое берегового кабинета.

Потери очередной японской ударной группы снова зашкалили за 50 процентов, и результаты этому совершенно не соответствовали. Первый удар по японской авианосной авиации нанес Мидуэй, но тогда погибли все самолеты, а потери среди летчиков хотя и были серьезными, но не смертельными. Затем был бой у Восточных Соломоновых островов, в котором летчиков погибло больше, чем при Мидуэе. И вот третий бой, в котором погибли последние ветераны.

Когда стихла стрельба, «Энтерпрайз» начал сажать самолеты, которые крутились вверху, дожигая жалкие капли бензина. Кстати, это еще раз очень наглядно показывает разницу между американскими и японскими авианосцами. Ко всем

прочим проблемам «Энтерпрайза» добавилась еще одна — плита среднего элеватора вдруг опустилась вниз, оставив большую дыру прямо посреди полетной палубы. Но палубная команда авианосца сработала просто блестяще, сумев разместить севшие 57 самолетов на оставшемся пятачке.

После завершения первой серии атак японским адмиралам пришлось наводить порядок в своем потрепанном хозяйстве. Надеясь развить успех, адмирал Кондо бросил в погоню за американцами все свои тяжелые корабли, но при этом совершил ошибку, притормозив соединение Абэ, которое находилось довольно далеко впереди. В 10.18 он отделил тихоходный «Дзуньё», который только связывал быстроходные линкоры, и приказал адмиралу Какуте следовать на соединение с Нагумо. Впрочем, у Нагумо и без того хватало забот. «Сёкаку» лишился средств связи и, чтобы восстановить управление соединением, адмиралу требовалось как можно скорее перебраться на другой корабль, желательно на «Дзуйкаку». А тут еще командир «Сёкаку» капитан 1-го ранга Арима вылез с совершенно неуместной инициативой. Он предложил оставить поврежденный корабль вместе с «Дзуйкаку», благо скорость «Сёкаку» не потерял и вполне мог отвлекать на себя американские самолеты, чтобы обезопасить товарища. Стоит ли удивляться, что спустя два года именно Арима, уже в чине контр-адмирала, во время битвы за Лейте стал первым официальным камикадзе?! Но штаб 1-й дивизии авианосцев встал на дыбы, и «Сёкаку» повернул на северо-запад, чтобы оторваться от противника, следом за ним шел поврежденный «Дзуйхо». Нагумо собирался при первом удобном случае перейти на эсминец, чтобы перебраться на «Дзуйкаку», только этого случая пришлось ждать слишком долго. Узнав что «Дзуньё» отдан ему под команду, Нагумо в 11.40 приказал адмиралу Какуте найти и уничтожить уцелевший авианосец типа «Йорктаун». В 15.15, осознав бесполезность попыток командовать авианосной группой, находясь в десятках миль от нее, Нагумо передает командование Какуте, который теперь имел в своем распоряжении 2 авианосца

и, увы, не так много самолетов, как хотелось бы. Сам Нагумо сумел подняться на борт «Дзуйкаку» только в 15.32 на следующий день.

Получив свободу действий, адмирал Какута, который всегда отличался агрессивностью, начал готовить новые атаки. При этом он не стал объединять «Дзуйкаку» и «Дзуньё», предпочитая сохранить две отдельные группы, хотя его собственный авианосец теперь сопровождали всего 2 эсминца, да и в охранении «Дзуйкаку» остались только 1 тяжелый крейсер и 4 эсминца. Как мы видим, японцы упрямо продолжали играть с огнем, держа при авианосцах минимальный эскорт. В 12.50 Какута изменил курс, пойдя прямо на противника, а в 13.06 он поднял новую ударную группу, чтобы нанести смертельный удар поврежденному авианосцу противника, который находился на расстоянии 260 миль от «Дзуньё». «Дзуйкаку» тоже шел на сближение с американцами, готовя свою собственную атаку.

Хотя несколько японских кораблей во время утренних атак получили повреждения, они не могли считаться опасными, и потому события шли совсем не так, как хотелось бы американцам. В 13.35 «Энтерпрайз» закончил принимать самолеты, и адмирал Кинкейд решил начать отход. Авианосец повернул на юго-восток, быстро увеличивая расстояние от японцев. В своем рапорте Кинкейд никак не объясняет свое решение, которое кое-кто счел чрезмерно осторожным, однако причин, и достаточно веских причин, было несколько. «Хорнет» был выведен из строя, и американцы сразу потеряли половину своих авианосцев. Размер повреждений «Энтерпрайза» точно был неизвестен, но даже то, что было на виду, производило нехорошее впечатление. У японцев осталось несколько авианосцев, причем как минимум один до сих пор не был даже обнаружен. Ну и, кроме того, требовалось любой ценой сохранить «Энтерпрайз» для будущих сражений. В результате Кинкейд в 14.06 отозвал истребители, прикрывавшие «Хорнет», оставив того на милость неприятеля, и отправил их в Эспириту-Санто 13 SBD, чтобы разгрузить поврежденный авианосец. Кстати,

это говорит о том, что повреждения носовой части тоже были не слишком велики. Фактически битва уже завершилась, и перед японцами остался лишь избитый «Хорнет», оставалось лишь выяснить, кому повезет больше: американцы его спасут или японцы добьют.

Как всегда американские аварийные партии были на высоте. Вообще, похоже на то, что борьба за живучесть в американском флоте в годы войны была поставлена лучше, чем в каком-либо другом, о чем, кстати, говорят случаи спасения тех же авианосцев после тяжелейших повреждений. К 10.00 пожары на «Хорнете» были взяты под контроль, хотя огонь еще не везде был потушен. Старший механик пробрался в затопленные котельные отделения и сумел обеспечить подачу топлива и котельной воды к тем котлам, которые еще работали. Тем временем адмирал Мюррей приказал тяжелому крейсеру «Нортгемптон» взять авианосец на буксир. К сожалению, эта попытка особых выгод не принесла. Крейсер сумел взять «Хорнет» на буксир, но уже через 10 минут буксирный трос лопнул, а тут еще некстати снова появились японские самолеты.

Это была вторая атака самолетов «Дзуньё», ударная группа состояла из 7 торпедоносцев под прикрытием истребителей. Увы, «Хорнет» в этот момент представлял собой легкую добычу. Истребительное прикрытие отсутствовало, серьезную помощь в отражении атаки мог оказать крейсер «Джюно», однако из-за неправильно понятого приказа его командир присоединился к «Энтерпрайзу». В результате в 15.20 «Кейты» вышли в атаку почти как на полигоне. Пара самолетов даже пошла на «Нортгемптон», который поспешно обрубил буксир и круто отвернул в сторону. Авианосец мог лишь стоять и ждать, отстреливаясь от тех орудий, которые наводились вручную. 2 торпедоносца, охваченные пламенем, рухнули в море, но это не остановило японцев. Еще одна торпеда попала в правый борт авианосца почти рядом с первым попаданием. Теперь «Хорнет» был обречен. Крен быстро увеличился до 15 градусов, и капитан 1-го ранга Мэзон приказал готовиться к эвакуации команды.

В 15.40 появилась пара «Вэлов». Попаданий они не добились, хотя бомбы разорвались рядом с американскими кораблями. Эти самолеты прилетели с «Дзуйкаку». Между прочим, от всей былой мощи 1-й дивизии авианосцев к этому времени остались только они да еще 5 «Зеро» и 6 «Кейтов». Это к вопросу о результатах боя. В 16.50 Мэзон отдал приказ покинуть корабль, но перед этим он подвергся еще одной атаке. «Кейты» с «Дзуйкаку», которые на сей раз несли бомбы вместо торпед, добились еще одного попадания в кормовую часть полетной палубы.

Крен авианосца увеличился до 18 градусов, но команда оставила его в идеальном порядке, без малейших признаков паники или хотя бы растерянности. Корабли сопровождения подбирали спасшихся моряков, когда прибыла очередная группа японских самолетов. В 17.02 японцы предприняли последнюю атаку — 4 «Вэла» с «Дзуньё» всадили еще одну бомбу в «Хорнет». Почему они не попытались атаковать корабли сопровождения, остается загадкой. Да, давно позади остались те дни, когда японцы, чтобы определить количество попаданий, просто вычитали количество промахов из числа сброшенных бомб.

Хэлси, который следил за ходом боя, утвердил решение Мюррея оставить беспомощный «Хорнет», а Нимиц из Пёрл-Харбора даже поторопился с отходом, сообщив, что приближаются крупные силы японского флота. Поэтому адмирал Мюррей оставил эсминца «Мастин» топить авианосец, а сам в 18.10 с остальными кораблями начал отход. И вот здесь в очередной раз было ярко продемонстрировано отвратительное качество американских торпед. «Мастин» выпустил 8 штук в неподвижную мишень с минимальной дистанции: 2 прошли мимо, 1 взорвалась преждевременно, 5 попали в цель, но взорвались только 3. Когда Кинкейд узнал об этом ужасе, на помощь «Мастину» был отправлен эсинец «Андерсон». Он добился 6 попаданий, однако в 19.30 авианосец упрямо держался на воде. Вот в этом рассказе я позволю себе усомниться: 9 торпедных попаданий в уже поврежденный авианосец — а он по-прежнему не тонет. Что-то здесь не так, ведь подобной порции хватило «Ямато».

За этими управлениями американских эсминцев наблюдали сразу 3 японских гидросамолета с крейсеров. Авангардное Соединение адмирала Абэ ближе к 17.40 сумело собрать вместе все свои корабли, так как крейсера завершили принимать разведывательные гидросамолеты, и теперь находилось примерно в 12 милях к северу от Передового Соединения, которым командовал сам Кондо. В 18.04 Кондо радировал Какуте, что намерен дать американцам ночной бой, и приказал вести авианосцы следом за артиллерийскими кораблями, чтобы на рассвете продолжить воздушные атаки. То же самое приказал и адмирал Ямамото. Японские адмиралы ошиблись только в одном — они полагали, что корабли адмирала Ли, обнаруженные возле острова Реннел, постараются прикрыть отход разгромленных американских соединений.

Тем временем «Мастин» и «Андерсон», наверное уже от отчаяния, открыли по «Хорнету» огонь из 127-мм орудий. Стрельба велась практически в упор, и промахи исключались. Авианосец пылал от носа до кормы, он получил 7 бомб, 3 японских и 9 американских торпед, 300 снарядов с эсминцев, в него врезались 2 самолета, но «Хорнет» никак не тонул. Еще раз повторю: что-то здесь нечисто с количеством торпедных попаданий. В 19.20 адмирал Угаки передал по радио приказ Кондо постараться взять «Хорнет» на буксир. Когда эту радиogramму расшифровали в Пёрл-Харборе, в первую минуту всех прошиб озноб. В 19.45 Кондо повернул на восток, Абэ по-прежнему находился севернее и чуть впереди него. Кондо даже отправил вперед 2-ю эскадру эсминцев, чтобы постараться перехватить американские эсминцы.

Однако в 20.15 радар «Мастина» засек приближение противника, и командиры эсминцев решили, что своя рубашка ближе к телу. В 20.40 они повернули на юго-восток и ждали полный ход, надо сказать, очень вовремя, так как уже через 20 минут на сцене появились эсминцы «Акигумо» и «Макигумо». Догонять американцев они не стали. Вместо этого японцы несколько раз сфотографиро-

вали обреченный авианосец, после чего каждый эсминец выпустил по 2 торпеды, и в 01.35 мучения «Хорнета» закончились.

К этому времени адмирал Кондо признал, что попытки догнать американцев бессмысленны, и в 24.00 прекратил преследование. Надо сказать, сделал он это очень вовремя, попытка зайти еще дальше на юг не могла принести японцам ничего, кроме неприятностей. Снова появились «Черные коты», уже попортившие японцам нервы предыдущей ночью, этой ночью все пошло по старому сценарию и даже еще хуже для японцев. В 00.55 одна из «Каталин» едва не попала бомбой в японский эсминец, и тот отделался небольшими повреждениями, а в 01.35 другая, внезапно выскочив из темноты, сбросила торпеды, целясь в «Дзунё». Поиски, принятые 27 октября японскими самолетами и подводными лодками, показали, что американцы окончательно покинули район боя. К этому времени проблемы с топливом уже переросли в настоящий кризис, и Ямамото приказал всем кораблям возвращаться на Трук, что и было сделано.

Настало время подводить итоги. Японцы точно знали, что потопили «Хорнет», так как опознали его по бортовому номеру, из допросов пленных летчиков стало известно, что в бою участвовал также «Энтерпрайз». Но вот дальше был полный туман. Донесения пилотов оказались путанными и противоречивыми, наиболее опытные командиры групп почти все погибли в бою, и японцам пришлось гадать, сколько же авианосцев на самом деле имели американцы? Впрочем, вопрос формулировался несколько иначе: сколько американских авианосцев мы потопили сегодня? В результате штаб Кондо пришел к заключению, что потоплены 3 авианосца, а также еще всякой твари по паре: линкор, крейсер, эсминец, подводная лодка и «корабль крупнее тяжелого крейсера». Пилоты истребителей и зенитчики претендовали на уничтожение 75 американских самолетов. Штаб Объединенного Флота оценил результаты боя довольно своеобразно: «Потоплены: один авианосец типа «Саратога», один авианосец типа «Йорктаун», два новых авианосца, один линкор, один не-

опознанный корабль. Повреждены: один линкор, три крейсера, один эсминец». Топить несчастную «Саратогу» вошло в привычку японских адмиралов, при этом они даже не задумывались, сколько же «Саратог» имеют американцы. Единственный авианосец, который был достоверно потоплен, имел бортовой номер «8», из допросов пленных летчиков японцы знали, что в бою участвовал «Энтерпрайз», но его гибели никто не видел. Откуда взялись еще 2 «новых авианосца», уже никто не задумывался. Впрочем, если факты противоречат гипотезе, тем хуже для фактов. Адмирал Угаки в своем дневнике намекнул, почему японцев не слишком удивляло многократное потопление одного и того же корабля:

«Противник строит авианосцы второго и третьего поколения с той же скоростью, с какой мы их топим. Поэтому не удивительно, что им не требуется менять номера и названия».

Ни один японский корабль не был потоплен, хотя 2 авианосца и 1 тяжелый крейсер отправились ремонтироваться. Хуже было то, что японцы потеряли 97 самолетов, причем большинство с экипажами. Американцы потеряли авианосец и эсминец потопленными, еще один эсминец получил серьезные повреждения, к этому следует прибавить 80 самолетов. Но это только внешняя сторона дела, гораздо интереснее поговорить о деталях, которые слишком часто остаются за кадром. Постараемся проанализировать потери авиации. Боевые потери японцев составили 65 самолетов, тогда как американцы потеряли всего 25 машин. И после этого вы будете повторять, что «Зеро» по всем статьям превосходил «Уайлдкэт» и мог расправиться с ним в любом случае? Кстати, американцы ведь не идиоты, неужели они заказали фирме «Дженерал Моторс» 4700 истребителей FM-2 «Уайлдкэт» только ради того, чтобы губить собственных пилотов? Продолжим анализ. На борту авианосцев погибли 3 японских и 28 американских самолетов. По различным причинам совершили посадку на воду 29 японских и 28 американских самолетов. Не правда ли, эта детализация сильно меняет привычную картину, и результаты боя начина-

ют выглядеть совсем иначе. К сожалению, мы не располагаем данными о том, сколько самолетов сели на воду в результате боевых повреждений, а сколько просто потому, что у них кончилось топливо. Но есть основания полагать, что результаты воздушных боев еще менее благоприятны для японцев. В общем, обстоятельный анализ показывает, что рассказы о несравненном мастерстве «морских орлов» адмирала Нагумо — не более чем сказка. Ни в одном из боев они не доказали своего превосходства над американской авианосной авиацией. Да, при Мидуэе и в Индийском океане береговая авиация союзников подвергалась показательной экзекуции, но именно береговая. Ни в одной из дуэлей авианосцев японцы не имели преимущества, в лучшем случае им удавалось свести партию вничью, а в худшем... Ну, впереди была еще знаменитая «охота на индюков у Марианских островов».

Однако продолжим анализ. Выясняется, что потери в летном составе у японцев были больше в несколько раз, что стало уже традицией всех воздушных боев на Тихом океане. Даже если потери в самолетах были сопоставимыми, летчиков японцы теряли в два-три раза больше. Вот и сейчас американцы потеряли 26 летчиков, в том числе 18 пилотов, тогда как потери японцев составили 148 летчиков, в том числе 68 пилотов, между прочим, в 5 раз больше. Погибли 2 командира авиагрупп, 3 командира торпедоносных эскадрилий и 18 командиров звеньев. После этого не приходится удивляться тому что, авианосные эскадрильи начали комплектоваться зелеными юнцами. Если сравнить потери командного состава, то результат снова окажется не в пользу японцев: 23 человека против 5 у американцев, мы говорим о командирах звеньев и эскадрилий. А заменить таких лидеров, как Мамору Секи и Сигехару Мурата, которые воевали с первого дня, было невозможно.

Сделать какие-то определенные выводы из результатов боя американцы не сумели, споры, начавшиеся после боя у Восточных Соломоновых островов, продолжались и сейчас. Лучше держать авианосцы вместе или раздельно? Адмирал Кинкейд полагал, что раздельно, но на небольшом

расстоянии, чтобы они могли оказывать взаимную поддержку. Адмирал Мюррей предлагал обратное. Впрочем, было найдено чисто американское решение проблемы: построить столько авианосцев, чтобы каждая оперативная группа могла держать их вместе, но сами группы будут действовать раздельно. Зато американцы до самого конца войны предпочитали держать авианосные группы на относительно небольшом расстоянии, ни разу не рискуя развести их на 100 миль, что для японцев было привычным делом. А ведь именно эта тактика обусловила относительный неуспех в бою. С одной стороны, «Дзунё» так и не был обнаружен и проводил свои атаки совершенно свободно, но, с другой, его самолеты опоздали в решающий момент. Если бы они атаковали вместе с самолетами 1-й дивизии авианосцев, а не 2 часа спустя, это могло кончиться для американцев катастрофой.

В этом бою еще раз великолепно сработали американские разведчики берегового базирования, но адмирал Кинкейд не сумел воспользоваться этим преимуществом в полной мере. Зато система наведения истребителей оказалась совершенно неадекватной. Более того, командир истребительной эскадрильи «Хорнета» капитан-лейтенант Санчес, оказавшись на «Энтерпрайзе», специально заглянул на пост наведения и обвинил офицеров в глупости и некомпетентности. Кинкейд, сделав хорошую мину при плохой игре, объяснил гибель «Хорнета» тем, что тот потерял ход в самом начале боя, и офицеры «Энтерпрайза» совершенно ни при чем.

Организация атак у обоих противников была далека от идеала. Американцы ввели должность координатора атаки, но плохая организация радиосвязи часто подводила их. Японцы же совершили грубейшую ошибку на уровне доктрины. Перейдя к раздельным атакам пикировщиков и торпедоносцев, они заведомо лишали себя половины шансов на успех.

В этом бою дебютировали счетверенные бофорсы, которые сразу показали себя самым надежным зенитным оружием. Впрочем, адмирал Кинкейд меланхолически заметил: «40-мм и 20-мм орудий не может быть слишком много ни на каком корабле».

После этого боя оба противника потеряли желание сражаться. У американцев не осталось кораблей, они даже попросили у англичан взаймы авианосец, и «Викториес» провел несколько месяцев на Тихом океане. Японцам пришлось заново комплектовать авианосные группы, тем более что адмирал Ямамото нанес им новый удар. Весной 1943 года он приказал провести операцию И-ГО — серию атак с целью уничтожения американской авиации на Соломоновых островах. Судя по всему, адмирал окончательно потерял чувство реальности. Он приказал задействовать в этих атаках самолеты 1-й дивизии авианосцев, что, кроме новых потерь, ничего не принесло.

Кстати, теперь мы можем подвести итоги первого года войны, ведь после сражения у островов Санта-Крус наступила пауза длиной в полтора года. Потери в летном составе у японцев были ужасающими, причем во многом это было обусловлено принципиальным нежеланием заниматься спасением сбитых экипажей. В Коралловом море погибли 90 летчиков, при Мидуэ — 110, у Восточных Соломоновых островов — 61 и у островов Санта-Крус — 148. В результате менее чем за год японцы лишились 409 человек из 765 опытных летчиков, участвовавших в атаке Перл-Харбора. Практически полностью сменился командный состав авиагрупп. Адмирал Нагумо после своего отстранения от командования авианосными соединениями заявил: «Это была тактическая победа, но в стратегическом плане — сокрушительное поражение. Учитывая огромное превосходство противника в индустриальной мощи, мы должны были завершать каждую победу разгромом. Последняя победа, к несчастью, разгромом не завершилась». То же самое говорит и американский историк Эрик Хэммел: «Бой у Санта-Крус был японской победой. Но эта победа лишила Японию последней надежды на выигрыш войны».

ВИРТУАЛЬНАЯ РЕАЛЬНОСТЬ НОМЕР ПЯТЬ

Как мы все прекрасно знаем, в конце октября японская армия предприняла последнюю отчаянную попытку захватить аэродром Гендерсон. Фактически исход этого штурма

должен был решить исход всей кампании на Гуадалканале: если он провалится, то все последующие попытки будут не более чем символическим обозначением намерений. Параллельно с боями на острове, но практически независимо от них оба противника попытались нейтрализовать вражеские силы на море, результатом чего стало известное сражение у островов Санта-Крус. Уникальной особенностью этого сражения можно считать то, что оно стало последним боем линейных кораблей в авианосную эпоху.

Как известно, попытка сделать ставку на линейные корабли привела адмирала Ямамото к сокрушительному поражению у атолла Мидуэй. После этого у командования Объединенного Флота просто не оставалось иного выбора, как опереться на свои линейные корабли — других кораблей уже не было. Паллиативное решение в бою у Восточных Соломоновых островов не привело ни к чему хорошему, поэтому во время следующей операции у адмирала Ямамото фактически не оставалось никакого выбора. Вместо спонтанного решения бросить вперед линкоры в отчаянной и бессмысленной попытке догнать американские авианосцы на этот раз было решено изначально выдвинуть вперед две сильные группы артиллерийских кораблей. Их задачей было при необходимости привлечь на себя ударные группы американцев, пусть даже это означало смертельный риск, но главным была атака вражеских соединений.

Однако еще до начала операции в штабе Объединенного Флота начались жесточайшие споры, инициатором которых стал адмирал Кондо. Прежде всего он категорически потребовал включить в состав авангардных соединений суперлинкоры «Ямато» и «Мусаси», против чего выступал сам Ямамото, не желавший рисковать ценными кораблями. Дело дошло до объяснений на повышенных тонах, после чего Ямамото капитулировал, хотя лишь наполовину. Он согласился передать Кондо линкор «Мусаси», оставив собственный флагман «Ямато» на Труке. И, словно этого было мало, Кондо тут же затеял новый тур скандала, переругавшись теперь с вице-адмиралом Нагумо. Кондо с поро-

га отверг предложенную командующим 3-м флотом схему развертывания сил и предложил свою собственную. Прежде всего, он наотрез отказался включать в состав своего Передового соединения авианосцы «Дзуньё» и «Хиё» из-за их слишком маленькой скорости. Хотя номинально эти корабли могли развивать до 25 узлов, во время службы никто из них не мог дать более 22 узлов. Он предложил придать им в качестве эскорта 5-ю дивизию крейсеров с эсминцами и создать мощную группу артиллерийских кораблей, подобную Авангардному соединению адмирала Абэ, усилив его вырванным с таким трудом «Мусаси». После долгих споров адмирал Нагумо уступил, и, как сразу выяснилось, этим он лишь подтолкнул Кондо к продолжению споров. Теперь мятежный адмирал потребовал, на основании анализа действий американцев во всех предыдущих авианосных боях, передвинуть ударные группы артиллерийских кораблей на восток. Кондо совершенно справедливо заметил, что возможность появления американских кораблей из пролива Бугенвилль равна нулю, значит, абсолютно бессмысленно выдвигать артиллерийские корабли на юго-запад от авианосцев, их следует размещать на юго-востоке. В этом споре никто не хотел отступать, оба адмирала пошли на принцип, и речь уже могла идти только об отстранении кого-то из них от командования. В результате адмирал Ямато после долгих колебаний решил, что здоровье адмирала Нагумо серьезно пошатнулось после понесенных трудов на благо империи и обожаемого тэнно, и предложил ему краткосрочный отпуск для поправления здоровья на водах в Кусацу. Командование 3-м флотом было передано адмиралу Одзаве, которого спешно вызвали на Трук.

Новый план, предложенный Кондо и рассмотренный Одзавой еще на борту самолета, выглядел так: главная задача возлагается по-прежнему на 3-й флот, но на расстояние 100 миль впереди по курсу выдвигаются соединения 2-го флота. На этой линии по пеленгу 135 градусов находится Передовое Соединение адмирала Кондо (линкоры «Ямато», «Конго», «Харуна», 2 тяжелых, 1 легкий крейсера, 6 эсмин-

цев), по пеленгу 225 градусов находится Авиационное Соединение адмирала Какуты (авианосец «Дзуньё», 2 тяжелых крейсера, 2 эсминца). Сопровождение авианосцев 1-й дивизии по-прежнему оставалось минимальным — 1 тяжелый и 1 легкий крейсера и 8 эсминцев. Авангардное Соединение адмирала Абэ (линкоры «Хиэй», «Кириисима», 3 тяжелых, 1 легкий крейсера, 8 эсминцев) находилось в 100 милях на восток от группы адмирала Кондо и представляло собой козырную туз в рукаве адмирала Одзавы.

Последующие события полностью подтвердили справедливость предложенной диспозиции и одновременно ее предельную рискованность. Мы прекрасно знаем, что в ходе последовавшего обмена ударами между авианосными соединениями получил смертельные повреждения авианосец «Хорнет», который потерял ход и был брошен американцами на милость победителей. Конечно, адмирал Мюррей позаботился о том, чтобы авианосец не попал в руки японцев, и оставил с ним эсминцы «Мастин» и «Андерсон», которые всадили в него еще несколько торпед. Однако «Хорнет» упрямо отказывался тонуть и все еще держался на воде, когда появилось соединение адмирала Кондо.

Кстати, расчет Кондо оказался совершенно правильным. Американские летчики, впервые встретившие в бою исполина «Мусаси», так и не смогли устоять перед соблазнами, и часть атак, предназначавшаяся авианосцам Одзавы, обрушилась на него. Сразу выяснилось, что зенитная артиллерия линкора совершенно неадекватна мощи американских атак, поэтому «Мусаси» получил 2 торпедных и 3 бомбовых попадания, хотя все они ни в коей мере не снизили боеспособность линкора. И все-таки Кондо, не желая рисковать, приказал ему уходить на Трук в сопровождении эсминцев «Наганамии» и «Таканамии». Однако остальные корабли Передового Соединения, пусть и не нагнали американцев, имели удовольствие лицезреть пылающий «Хорнет». Так как буксировать его было просто немыслимо, эсминцы «Макигумо» и «Акигумо» добились корабль торпедами.

Кроме «Хорнета», у американцев получили повреждения авианосец «Энтерпрайз», линкор «Саут Дакота», крейсер «Сан Хуан» и эсминец «Смит». Обратите внимание, что все поврежденные корабли входили в состав ОС 17 адмирала Кинкейда. Из состава ОС 16 адмирала Мюррея, кроме «Хорнета», не пострадал никто.

У японцев серьезнее всего пострадал авианосец «Сёкаку», который, видимо, был отмечен злой судьбой — во всех столкновениях с американцами «Счастливый журавль» отделялся легкой нервотрепкой, а вот «Летающий журавль» неизменно совершал вынужденную посадку на воду, хорошо еще не под воду. На сей раз часть ударов принял на себя «Мусаси», поэтому «Сёкаку» отделался парой бомбовых попаданий. Они сорвали большой кусок полетной палубы, сделав невозможными летные операции, однако на корабле в этот момент не было самолетов, и пожары не возникли. Кроме него, пострадал легкий авианосец «Дзуйхо», который получил 2 бомбы от американской поисково-ударной группы, и эсминец «Акикадзэ».

К вечеру 26 октября американцы считали сражение завершившимся, однако на самом деле до его окончания было еще далеко. ОС 16 адмирала Кинкейда поспешно отходило на юго-восток, так как перспектива встречи с японскими линкорами его совсем не соблазняла. Адмирал Мюррей, оставив позади горящий «Хорнет», взял курс на восток. Он полагал, что там шансы встретить японцев будут минимальными, так бы оно и было, если бы не новая диспозиция Одзавы. Мюррей стремительно сближался с Авангардным Соединением адмирала Абэ. В очередной раз возникал вопрос: кто окажется зорче — американский радар или японские глаза? Ведь шансы на успех в ночном бою были на стороне японцев, так как 2 линкора, 3 тяжелых и 1 легкий крейсера и 8 эсминцев могли в считанные минуты уничтожить прикрытие ОС 17 — 2 тяжелых крейсера, 2 крейсера ПВО и 4 эсминца, так как «Мастин» и «Андерсон» все еще болтались где-то позади.

Когда на экране радара на расстоянии около 15 миль появились отметки, ни адмирал Мюррей, ни командир 5-й дивизии крейсеров контр-адмирал Гуд не встревожились. Японцы остались далеко позади, здесь их быть просто не могло, а значит, и не должно. То есть обнаружены американские корабли, и все спокойно. Японские наблюдатели заметили в темноте неясные силуэты, но адмирал Абэ сделал точно такой же вывод: японцев здесь быть просто не могло, а значит, и не должно, то есть обнаружены американские корабли. Вот только вывод из этого последовал прямо противоположный: боевая тревога, атаковать противника торпедами.

Японские тяжелые корабли шли кильватерной колонной — впереди тяжелые крейсера, за ними линкоры. Эсминцы адмирала Кимуры были развернуты впереди, образуя противолодочную завесу, им и выпала честь нанести первый удар. Завеса даже не перестраивалась, и как только на расстоянии около 5 миль был замечен противник, уже через минуту правофланговые «Таникадзэ» и «Исокадзэ» дали торпедный залп. Лишь после этого корабли Кимуры дали полный ход и начали перестроение в кильватерную колонну. Крейсер «Нагара», который теперь возглавлял японскую колонну, включил прожектор и осветил головной американский корабль, которым был эсминец «Моррис». Затем прожектор пробежал вдоль колонны, освещая корабли поочередно. Лишь теперь до американцев дошло, как они ошибались. Командир «Морриса» капитан-лейтенант Бойер чисто инстинктивно выкрикнул: «Право руля! Полный вперед!» — стремясь улизнуть в спасительную темноту. Однако следовавший за ним «Хьюз» так и не повернул, что стало роковой ошибкой. Тяжелый крейсер «Тонэ» осветил его прожектором и в 04.12 дал первый залп, рискуя при этом поразить собственные эсминцы, которые еще не успели очистить сектор огня. Но, похоже, в этот день бог был на стороне японцев, потому что единственное попадание пришлось именно в мостик «Хьюза».

После этого адмирал Мюррей приказал открыть ответный огонь, и американские моряки показали отменную выучку. Корабли были совершенно не готовы к артиллерийскому бою, но уже через 2 минуты после столь неприятного сюрприза прогремел первый ответный залп. Решение Мюррея было не слишком разумным, но объяснимым. Он видел только группу из 3 тяжелых крейсеров и несколько эсминцев, ушедших вперед. Чуть отставшие линейные корабли не бросались в глаза, Абэ вполне благоразумно категорически запретил «Хизю» и «Кирисиме» использовать прожектора.

Японские эсминцы дружно обрушились на пылающий «Хьюз» и, засыпанный градом снарядов, эсминец быстро потерял ход и начал тонуть. Собственно, в бою он не принял участия, хотя свою роль он сыграл, так как в первые, решающие минуты отвлек на себя львиную долю внимания японских эсминцев. В результате крейсера противников сцепились между собой и вели равную артиллерийскую дуэль целых три минуты. После этого добрались до цели японские торпеды.

Мюррей вполне разумно принял вправо, чтобы поставить горящий «Хьюз» между собой и противником, и открыл огонь по обозначившему себя «Тонэ». Однако тут первая из торпед разнесла на куски и без того обреченный «Хьюз», а вторая попала в шедший третьим в строю «Сан Диего». Для маленького крейсера ПВО этого оказалось вполне достаточно, были затоплены машинные отделения, треснул киль, и замыкавший строй «Джюно» едва успел отвернуть, чтобы не врезаться в него. Строй американцев полностью рассыпался, и тут вмешались линейные корабли, окончательно превратив бой в избиение.

Первый же залп, накрывший «Нортгемптон», разворотил надстройки в районе миделя, а носовая башня была просто сорвана с барбета, судя по всему, в нее попали два тяжелых снаряда. Однако американцы успели огрызнуться, и открывший прожектора «Тонэ» пожалел об этом, так как попал под сосредоточенный огонь всей американской эскадры, в счи-

танные минуты получил около двух десятков снарядов и отвернул прочь. Крейсер даже не мог отстреливаться, так как все его башни находились в носовой части.

Поняв, что происходит, пока еще целые крейсера «Пенсакола» и «Джюно», не сговариваясь, дружно отвернули вправо и, дав полный ход, помчались следом за «Моррисом». Но замыкающие эсминцы «Рассел» и «Бартон» неожиданно продемонстрировали прилив боевого духа. Дав полный ход, они проскочили мимо «Джюно» и «Нортгемптона» и врезались прямо в строй эсминцев Кимуры, которые обходили американскую эскадру спереди. В последовавшей беспорядочной перестрелке «Бартон» получил в машинное отделение залп с «Нагары» и потерял ход, что предредило его судьбу. Однако минный офицер эсминца успел разрядить свои торпедные аппараты по силуэтам, мелькавшим неподалеку. И так получилось, что 2 торпеды попали в эсминец «Уракадзэ», который переломился на три части и быстро затонул. Впрочем, та же судьба постигла вскоре и «Бартон». «Рассел» получил 10 попаданий, но, к счастью, все они припились в надстройки, и капитан-лейтенант Хартвиг предпочел больше не играть с огнем и покинул место боя.

Собственно, на этом можно закончить. «Нортгемптон» был быстро уничтожен сосредоточенным огнем всей японской эскадры. «Джюно», который пытался отстреливаться до последнего, был добит торпедами японских эсминцев. В общем, план Одзавы сработал и даже принес японцам несомненную блестящую победу. Уничтожить 2 крейсера и 2 эсминца ценой потери всего 1 эсминца — это очень здорово. Но ведь Одзава рассчитывал совсем не на это...



Сражение у Марианских островов

СЛИШКОМ МАЛО, СЛИШКОМ ПОЗДНО

«Ничто не ново под луной», — утверждает старая поговорка. Однако в приложении к дуэлям авианосцев она оказывается абсолютно неверной, каждое следующее сражение приносило какие-то совершенно новые и неожиданные элементы в тактику действий авианосных соединений. Вот и в сражении у Марианских островов обе стороны использовали сразу несколько новинок, более того, кардинальные перемены затронули структуру флотов обоих противников. Однако нельзя сказать, что все нововведения оказались удачными.

Начнем по порядку — с организации флотов. Весной 1944 года американский флот перешел на новую структуру, были созданы шесть номерных флотов, причем произошло это в разное время и в разных местах. Мы не будем касаться Атлантики, где воевали флоты с четными номерами, а ограничимся Тихим океаном. 15 марта был официально создан 3-й флот под командованием адмирала Уильяма Ф. Хэлси, его штаб находился в Пёрл-Харборе. В этот же день в Брисбене, Австралия, был создан 7-й флот под командованием адмирала Артура С. Карпентера, лишь позднее его командующим стал адмирал Тэрнер. И только 26 апреля был создан 5-й флот адмирала Рэймонда Спрюэнса.

Такое решение высшего командования было вполне логичным, создавались постоянные командные структуры для ведения военных действий на удаленных театрах. Даже у богатой Америки просто не хватило кораблей для укомплектования сразу шести флотов, поэтому было принято внешне логичное решение. Одни и те же корабли передавались из 3-го флота в 5-й и обратно, адмиралы Спрюэнс и Хэлси командовали поочередно. Пока один проводил какую-то операцию, второй в это время готовил следующую, одновременно это позволяло сбить с толку японцев, которые могли подумать, что против них действуют два крупных флота. Но за этой организационной перестройкой явно кроются какие-то подводные течения. Если личный состав флота был вынужден работать на износ, то командиры трудились в полукурортном режиме, время от времени получая продолжительные отпуска. И почему такое же решение не было принято в отношении 7-го флота, который проводил многочисленные десантные операции с меньшим напряжением, чем морские силы Центральной части Тихого океана? Вполне логично было бы организовать такое же чередование, скажем, 7-го и 9-го флотов, адмиралов Тэрнера и Барби — главных специалистов по десантам. Судя по всему, здесь столкнулись интересы **очень** высоких сфер, каждая из которых стремилась протолкнуть своего протеже. Мы вправе предположить, что такой компромисс, позволявший повоевать в качестве командующего, а не подчиненного, и Хэлси, и Спрюэнсу, был результатом трений между адмиралами Нимицем и Кингом. По каким-то высшим соображениям было сочтено неудобным убирать одного из них, как было сделано, скажем, с Флетчером, и появились сразу два флота. Это явно еще один пример подковерной борьбы, о которой мы уже говорили.

Флоты делились на оперативные соединения — *Task Force*, те, в свою очередь, на оперативные группы — *Task Group*, а группы — на оперативные единицы — *Task Unit*. Кстати, и сами флоты официально назывались оперативными флотами — *Task Fleet*, но эта приставка как-то сама собой умерла.

К началу 1944 года американцы наконец-то нашли ответ на так долго мучивший их вопрос: должны авианосцы действовать вместе или раздельно? Как всегда в подобных случаях, ответ оказался парадоксальным: вместе, но раздельно. Точнее, было решено объединять несколько авианосцев в одну группу для совместных действий, а вот группы могут действовать как совместно, поддерживая друг друга, так и совершенно самостоятельно. Для этого потребовалась такая мелочь — построить около двух десятков авианосцев, чтобы укомплектовать четыре оперативные группы и при этом иметь еще пару кораблей на предмет текущего ремонта или исправления боевых повреждений. Обычно в состав такой авианосной оперативной группы входили 2 эскадренных и 2 легких авианосца, до 4 крейсеров и 12 эсминцев, хотя в зависимости от ситуации могли быть и вариации. Первым опытом применения оперативного соединения, построенного на новых принципах, стали удары по занятым японцами островам осенью 1943 года. В ходе этих набеговых операций отработывались принципы и методы управления соединениями, координации действий авиации.

Конечно, в составе флота числились и линкоры, которые также были распределены по оперативным группам, но слишком часто командующий флотом выделял их в отдельное соединение под командой «Китайца» Ли. Правда, как японцам не принесло дивидендов формирование авангардных соединений из быстроходных линкоров и тяжелых крейсеров, точно так же никак не сумели себя проявить и линкоры адмирала Ли, им не довелось поучаствовать в артиллерийском бою. Видимо, как злую шутку судьбы можно рассматривать то, что осенью 1944 года «утопленники» из Пёрл-Харбора дали бой японскому флоту в проливе Суригао, да еще устроили противнику идеальный «crossing T» — хрустальную мечту любого адмирала, сколько бы тот ни распинался в приверженности авианосцам. Конечно, такое соединение могло сыграть важную роль — отвлечь на себя силы японской авиации, что наверняка закончилось бы для противника скверно, учи-

тывая огромное количество зенитных орудий, совершенные системы управления огнем, радары и такие технические новинки, как дистанционные взрыватели. Кстати, есть основания полагать, что летом — осенью 1944 года тот же линкор «Саут Дакота» вполне мог бы сбить 26 японских самолетов, если бы только они вздумали его атаковать. Увы, опыт всех последующих операций показал, что японские пилоты оголтело рвутся к авианосцам, не обращая никакого внимания на линкоры. Если какой-то отдельный самолет и сбрасывал бомбу, это могло считаться чистой случайностью.

К лету 1944 года произошли значительные перемены в составе вооружения авианосцев, как авиационного, так и артиллерийского. В составе авиагрупп становилось все больше и больше истребителей. Если тот же «Энтерпрайз» начал войну, имея одну истребительную эскадрилью из 18 самолетов, то уже к декабрю количество истребителей удвоилось. «Эссекс» вошел в строй, имея 36 истребителей, а в апреле 1945 года он имел уже 66 истребителей. Частично это объясняется тем, что новые «Хеллкэты» и «Корсары» сами могли нести до тонны бомб, но главным было иное объяснение. Теперь американские авианосные соединения постоянно вели бои с крупными силами японской базовой авиации, и американцы давно и прочно уверовали в справедливость принципа: лучшая зенитка — это истребитель.

Впрочем, если кто-то подумает, что они ограничивали себя по части зенитной артиллерии, то он крупно ошибется. Все американские корабли, и авианосцы в частности, буквально щетинились десятками орудий, причем главную роль в системе ПВО играли счетверенные бофорсы. Скажем, при всей полезности 20-мм эрликонов, на флоте бытовала грустная шутка: если начали стрелять эрликоны, значит, пора прыгать за борт. Но происходил не чисто количественный рост числа стволов, как у японцев, а сочетание роста количества с улучшением качества. Самое бросающееся в глаза — исчезновение 28-мм «чикагских пианино» и замена их более современными орудиями. Обожающие статистику американцы подсчитали, что к концу 1944 года на кораблях

Оперативного Соединения 58 стояло больше зенитных орудий, чем во всей системе ПВО Великобритании в период Битвы за Англию.

Примерно в это же время крупную перестройку затеяли и японцы. После долгих споров и колебаний 1 марта 1944 года была принята новая структура и сформирован 1-й Мобильный Флот — *Дай Ити Кидо Кантай*, в который вошли почти все авианосцы, линкоры, крейсера и наиболее современные эсминцы под командованием адмирала Дзисабуро Одзавы. Если реформа 1942 года была во многом формальной и свелась к простому переименованию 1-го Воздушного флота в 3-й флот, то сейчас происходила реальная структурная перестройка. С большим опозданием, но японцы все-таки приняли американскую концепцию оперативных соединений, хотя до сих пор авианосцы и линкоры жили раздельно. Можно предположить, что основой для этого послужил оперативный план Z, который в мае 1943 года предложил адмирал Кога. Согласно этому плану японский флот в полном составе должен был отражать атаки американцев против островных владений империи.

Реорганизация затронула и нижние этажи, но здесь она была какой-то странной. Ранее мы уже упоминали о принципиальной разнице между американской и японской системами организации боевой авиационной части на авианосцах. Американцы комплектовали авиагруппу из независимых эскадрилий, производилась свободная ротация этих эскадрилий. Позднее на кораблях начали появляться эскадрильи морской пехоты, все это облегчало пополнение авиагрупп, позволяло отводить в тыл потрепанные эскадрильи без ущерба для боеспособности корабля. Японцы на это так и не рискнули пойти. Если ранее личный состав авиагруппы включался в состав экипажа, то теперь каждая дивизия авианосцев имела свой собственный *кокутай*, то есть нечто вроде авиакорпуса. Тоже не самое оптимальное решение, но все-таки лучше, чем было ранее.

Прочие изменения тоже напоминали проводимые американцами, но с той поправкой, которая у нас вынесена в заголовке этого раздела: слишком мало и слишком поздно. Мы рассмотрим это на примере авианосцев типа «Сёкаку», которые стали символом японского флота. Когда эти корабли вошли в строй, на них, как и на американских авианосцах, базировалось по 18 истребителей. Постепенно это количество увеличивалось, но к лету 1944 года «Журавли» имели всего лишь по 27 «Зеро», и только в своем последнем бою в октябре 1944 года «Дзуйкаку» нес 44 «Зеро». Часть этих самолетов была истребителями-бомбардировщиками, но только *часть*, остальные как были, так и остались чистыми истребителями. В то же время *любой* «Хеллкэт» мог брать бомбы, причем в заметно больших количествах.

То же самое можно сказать о зенитной артиллерии, хотя формально японские авианосцы вроде бы не уступали американским по числу стволов. Когда авианосцы типа «Сёкаку» вошли в строй, на них стояли 36 25-мм автоматов, к лету 1943 года это число выросло до 70 стволов, а к октябрю 1944 года перешагнуло за сотню, но это было не то вооружение, на которое стоило полагаться. Недаром количество сбитых японскими зенитками американских самолетов в любом бою можно было пересчитать по пальцам одной руки, ведь 25-мм автомат был всего лишь перелицовкой французского гочкисса совершенно доисторических времен. Вот убедительный пример того, что количественный рост — это экстенсивный путь развития, ведущий в никуда, нужно добиваться качественных изменений. Кстати, Япония, кажется, так и осталась единственной страной, которая за годы войны не начала производство новых образцов зенитных автоматических пушек.

А теперь мы можем с чистой совестью обратиться к ситуации на Тихоокеанском театре военных действий летом 1944 года. После захвата Гилбертовых и Маршалловых островов американцы начали готовить высадку на Марианских островах, которые являлись частью внутреннего оборонительного периметра империи. И если на предыдущие десант-

ные операции японский флот реагировал достаточно вяло, то теперь под угрозу ставилась общая концепция ведения войны, и Объединенный Флот просто был вынужден что-то предпринимать.

Несмотря на все громкие заявления, несмотря на колоссальные усилия по увеличению количества авианосцев, японский флот значительно уступал противнику в силах. Поэтому в основу плана сражения было положено взаимодействие с базовой авиацией на Марианских островах. Планом операции А-ГО предполагалось, что вместе с флотом будут действовать около 500 самолетов, базирующихся на островах Яп, Гуам, Тиниан и Палау. Но при этом японцы в очередной раз решили, что события будут развиваться по самому благоприятному для них сценарию и американцы до начала морского сражения потеряют до трети сил в борьбе с базовой авиацией. Кроме того, в предстоящем бою у японцев имелся ряд преимуществ. Их самолеты имели несколько большую дальность полета, хотя это теоретическое утверждение слишком часто не находило подтверждения на практике. Например, тот же Морисон к месту и не к месту напоминает, что японские самолеты могли атаковать обнаруженную цель на расстоянии до 300 миль, тогда как расстояние американских атак не превышает 200 миль. При этом его не смущают примеры американских атак, которые он же сам и приводит.

Но кое-какие реальные преимущества японцы действительно имели. Устойчивые восточные пассаты позволяли японским авианосцам, находящимся с подветренной стороны, поднимать самолеты, сближаясь с противником. В то же время американцам для проведения полетов приходилось отворачивать от противника. Это было совсем не страшно, если бы задачей командовавшего американским флотом адмирала Спрюэнса была пассивная защита плацдармов, но ведь перед ним стояла задача уничтожить японский флот, а для этого требовалось идти на сближение. И тогда господствующие ветры мешали ему гораздо сильнее японских самолетов.

Так как американцы держались недалеко от Марианских островов, то японцы могли применить и применили простой, но действенный прием. Они поднимали самолеты за пределами досягаемости американской авиации и после удара по Оперативному Соединению 58 смогли посадить их на аэродромы Марианских островов. Заправленные и перевооруженные самолеты наносили повторный удар по противнику и возвращались на свои авианосцы, дотянуться до которых американцы не имели никакой возможности. На бумаге все это выглядело очень красиво, а вот что получилось на самом деле, мы сейчас посмотрим.

СОСТАВ СИЛ

1-й Мобильный Флот (адмирал Одзава)

Соединение «А» (адмирал Одзава)

1-я дивизия авианосцев (адмирал Одзава) (601-й кокутай)

«Тайхо» (27 А6М5а, 27 D4Y1, 18 В6N1, 2 D3А), «Сёкаку» (26 А6М5а, 23 D4Y1, 17 В6N1, 2 D3А), «Дзуйкаку» (26 А6М5а, 23 D4Y1, 17 В6N1, 2 D3А), 2 тяжелых и 1 легкий крейсера, 7 эсминцев

Соединение «В» (адмирал Дзёодзима)

2-я дивизия авианосцев (адмирал Дзёодзима) (652-й кокутай)

«Дзунё» (27 А6М5а, 9 D4Y1, 9 D3А2, 6 В6N1), «Хиё» (27 А6М5а, 9 D4Y1, 9 D3А2, 6 В6N1), «Рюхо» (27 А6М5а, 6 В6N1), 1 линкор, 1 тяжелый крейсер, 10 эсминцев

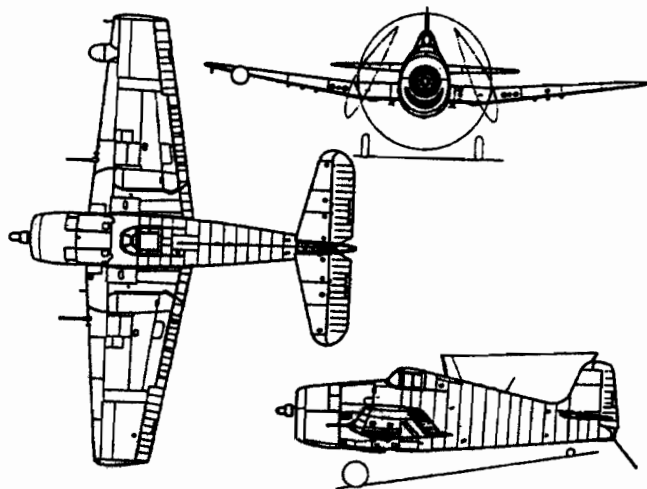
Соединение «С» (адмирал Курита)

3-я дивизия авианосцев (адмирал Обаяси) (653-й кокутай)

«Титосэ» (21 А6М5b, 3 В6N1, 6 В5N2), «Тиёда» (21 А6М5b, 3 В6N1, 6 В5N2), «Дзуйхо» (21 А6М5b, 3 В6N1, 6 В5N2), 4 линкора, 8 тяжелых и 1 легкий крейсера, 7 эсминцев

Базовая авиация на Марианских островах (адмирал Какута)

250 самолетов различных типов



Американский палубный истребитель F6F «Хеллкэт»

5-й флот (адмирал Спрюэнс)

Оперативное Соединение 58 (адмирал Митчер)

Оперативная Группа 58.1 (адмирал Кларк)

«Хорнет» (36 F6F-3, 33 SB2C-1C, 14 TBM-1C, 4 TBF-1C, 4 F6F-4N), «Йорктаун» (41 F6F-3, 40 SB2C-1C, 17 TBV-1C, 4 SBD-5, 4 F6F-4N), «Белло Вуд» (26 F6F-3, 6 TBV-1C, 3 TBF-1C), «Батаан» (24 F6F-3, 9 TBV-1C), 3 тяжелых и 1 легкий крейсер, 14 эсминцев

Оперативная Группа 58.2 (адмирал Монтгомери)

«Банкер Хилл» (37 F6F-3, 33 SB2C-1C, 15 TBF-1C, 5 TBM-1C, 4 F6F-4N), «Уосп» (34 F6F-3, 32 SB2C-1C, 15 TBF-1C, 3 TBF-1D, 4 F6F-4N), «Кэбот» (24 F6F-3, 9 TBM-1C), «Монтерей» (21 F6F-3, 8 TBM-1C), 4 легких крейсера, 12 эсминцев

Оперативная Группа 58.3 (адмирал Ривз)

«Энтерпрайз» (31 F6F-3, 3 F4U-2, 21 SBD-5, 18 TBF-1C), «Лексингтон» (37 F6F-3, 34 SBD-5, 18 TBF-1C, 4 F6F-4N), «Сан Хасинто» (24 F6F-3, 6 TBV-1C, 2 TBF-1C), «Принстон» (24 F6F-3, 9 TBV-1C), 1 тяжелый и 4 легких крейсера, 13 эсминцев

Оперативная Группа 58.4 (адмирал Хэррил)

«Эссекс» (38 F6F-3, 36 SB2C-1C, 15 TBF-1C, 5 TBM-1C, 4 F6F-4N), «Лэнгли» (23 F6F-3, 9 TBF-1C), «Каупенс» (23 F6F, 9 TBM-1C), 4 легких крейсера, 14 эсминцев

Оперативное Соединение 58.7 (адмирал Ли)

7 линкоров, 4 тяжелых крейсера, 12 эсминцев, 2 эсминца радиолокационного дозора

Однако выясняется, что даже сухие и бесстрастные таблицы прекрасно умеют лгать, точнее — недоговаривать. Практически во всех книгах приведен именно этот состав сил американского флота. Однако как-то незаметно выясняется один очень серьезный нюанс. Вы помните главный аргумент адмирала Спрюэнса? Он не мог слишком далеко отходить от островов, потому что должен был прикрывать плацдармы. Но ведь ОС 58 не занималось высадкой и обеспечением десантов, эта задача была возложена на ОС 52. А вот его американцы очень не любят упоминать в описании сражения, потому что тогда осторожность Спрюэнса предстает в совершенно ином свете. Американцы высадились на Сайпане 15 июня, и после этого «слабое и беззащитное» десантное соединение постоянно крутилось возле плацдарма. Итак, что же мы имеем?

Оперативная Группа 52.6 (адмирал Олдендорф)

4 линкора, 2 тяжелых и 3 крейсера, 17 эсминцев

Оперативная Группа 52.10 (адмирал Эйнсуорт)

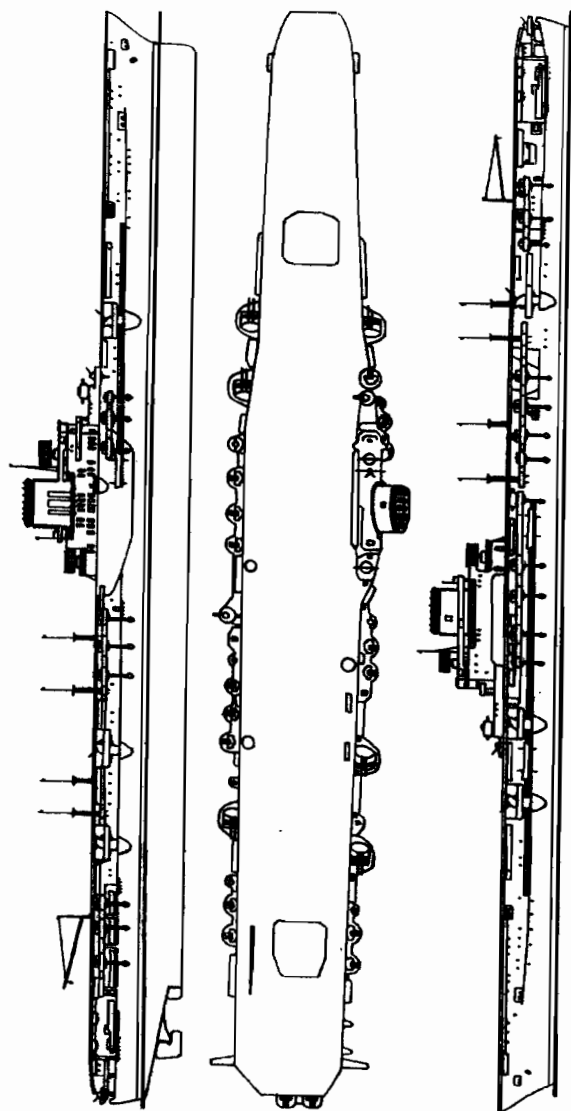
3 линкора, 4 тяжелых и 2 легких крейсера, 9 эсминцев

Оперативная Группа 52.14 (адмирал Боган)

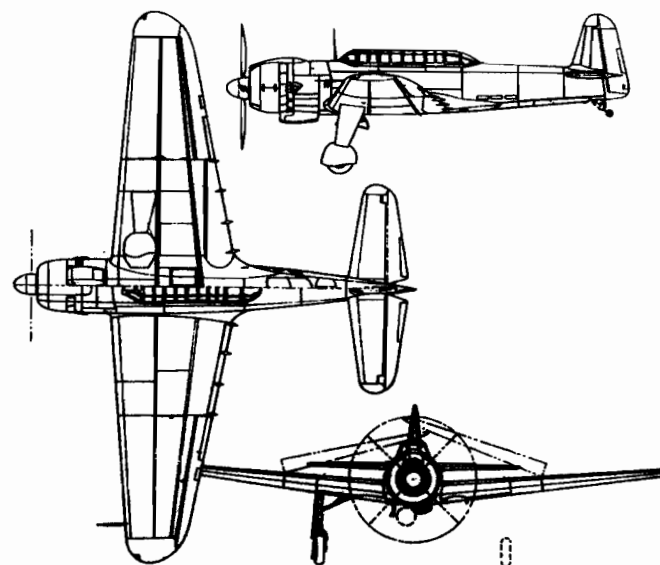
Эскортные авианосцы «Фэншо Бей» (16 FM-2, 12 TBM), «Мидуэй» (12 FM-2, 9 TBM), «Уайт Плейнз» (16 FM-2, 9 TBF, 3 TBM), «Калинин Бей» (14 FM-2, 9 TBM), 6 эсминцев

Оперативная Группа 52.11 (адмирал Саллада)

Эскортные авианосцы «Киткен Бей» (12 FM-2, 8 TBM), «Гэмбир Бей» (16 FM-2, 12 TBM), «Нехента Бей» (12 FM-2, 9 TBM), 6 эсминцев



Японский авианосец «Тайхо»

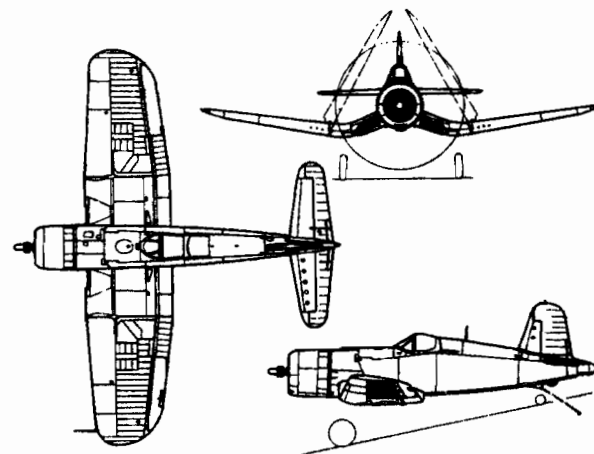
Японский палубный бомбардировщик-торпедоносец Накадзима B6N
«Tenzan»/«Jill»

Не правда ли, это очень мало похоже на легкую добычу для Мобильного Флота адмирала Одзавы? 7 линкоров, 6 тяжелых и 5 легких крейсеров, 38 эсминцев, а вдобавок еще 7 эскортных авианосцев, которые имели на борту около 170 самолетов, не считая еще двух десятков эсминцев из охранения транспортов. И это при том, что американское командование совершило грубую ошибку, приказав задержать на выход ОС 53, которое имело еще 5 эскортных авианосцев! Ну, разумеется, это не знаменитый бой у острова Самар, когда японские линкоры нарвались на такую же «беспомощную» группу из 18 эскортных авианосцев, имевших на борту больше самолетов, чем эскадра адмирала Нагумо при атаке Пёрл-Харбора, но тоже недурно.

ТАКТИКА ПОДОБНА БОЕВЫМ САНДАЛИЯМ, КАЛЕКА НЕ ДОЛЖЕН ОСМЕЛИВАТЬСЯ НАДЕВАТЬ ИХ

Интересно, что много-много лет назад советские историки по неизвестной причине называли события этого дня «Великой охотой на фазанов», хотя на самом деле американцы именовали это «Великой охотой на индюков». Совершенно непонятно почему, хотя определенные догадки можно высказать. Полагаю, наши сильно образованные историки считали, что индейка это совершенно домашняя птица, которая разгуливает, куддыкая, по двору, и охотиться на нее с ружьем не то что неловко, а просто сумасшествие какое. Увы, они даже не подозревали, что еще лет триста назад индейка была гордой дикой птицей, порхавшей в зарослях кустарника Виргинщины и Пенсильванщины, и охота на нее была обязательным элементом воспитания каждого подростка североамериканских владений британской короны. Конечно, такая охота не требовала особых умений и талантов, но все-таки немного отличалась от забоя бройлеров на птицефабрике. Самое странное, что я впервые увидел его в книге Н. Н. Яковлева, которого никак нельзя заподозрить в незнании английского языка. Но слово не воробей, иначе соломки бы подстелил. Короче, как сказал классик: «Гаврила ждал в засаде птицу, Гаврила птицу подстрелил...»

Первые столкновения, напрямую связанные с операцией «Форејджер», произошли в конце мая 1944 года. К этому времени японцы уже имели возможность воочию убедиться, что американцы ведут наступление по двум сходящимся направлениям: вдоль северного побережья Новой Гвинеи, выходя к южным островам Филиппинского архипелага, а также прямо на запад по островам Центральной части Тихого океана. Причем на обоих направлениях они имеют такие силы, что противостоять им у Японии нет никаких возможностей. Перспективы открывались самые мрачные. Даже если будут сосредоточены все оставшиеся корабли и самолеты, максимум, на что могут рассчитывать японцы, — это несколько притормозить темп американского наступления. Впрочем, если говорить честно, американцы не слишком спешили, предпочитая основательно и педантично



Американский палубный истребитель F4U «Корсар»

готовить каждую следующую десантную операцию, а проводили эти операции, исходя из главного принципа — свести до минимума свои потери. Именно поэтому острова, на которые они высаживались, выглядели так, словно их поднимали на две мили вверх, а потом бросали обратно. Однако, когда это требовалось, они могли и резко ускорить темп наступления. Так, согласно первоначальному плану операции «Гранит», утвержденному в январе 1944 года, высадка на Марианских островах планировалась только в ноябре 1944 года, однако после ряда совещаний по настоянию адмирала Нимица срок операции был перенесен вперед, и теперь она должна была состояться в июне 1944 года.

Но, параллельно наступлению Нимица, развивалось и наступление генерала МакАртура, именно его войска заложили первую мину под основание плана А-ГО. 27 мая 1944 года американцы высадились на остров Биак, расположенный у северного побережья Новой Гвинеи. Американцы и японцы одинаково высоко оценили возможность строительства удобных взлетно-посадочных полос на острове, его 3 аэродрома являлись важным промежуточным звеном в цепи авиабаз, связывающих различные районы Тихого океана.

Японцы решили постараться любой ценой удержать Биак, для чего решили сначала перебросить туда подкрепления, запланировав операцию КОН. Группу транспортов с войсками должна была прикрывать эскадра, состоящая из старого линкора «Фусо», 2 тяжелых крейсеров и 5 эсминцев. Однако американские подводные лодки заметили это и начали слежение за японскими кораблями. Операция была отменена. Тогда японское командование решило повторить старый прием с «Токийским экспрессом» и 7 июня отправило в поход группу из 6 эсминцев под командованием контр-адмирала Сакондзю. Союзники решили перехватить ее и двинули навстречу свое соединение в составе 3 крейсеров и 14 эсминцев, но авиация нанесла удар первой. 8 июня самолеты потопили 1 эсминец и повредили еще 3, после чего японцы повернули назад. Крейсера союзников догнали их, однако короткая перестрелка не принесла результатов. После этого была предпринята вторая попытка. Теперь для прикрытия транспортной эскадры решено было использовать все что только можно. 10 июня на юг со стоянки флота у Тави-Тави отправились линкоры «Ямато» и «Мусаси» в сопровождении 4 тяжелых крейсеров и 6 эсминцев. Интересно было бы посмотреть на знаменитые японские суперлинкоры в ночном бою, но до этого не дошло. После ударов американских авианосцев по Марианским островам и Труку стало понятно, что американцы готовят еще один крупный десант, теперь уже в центральной части Тихого океана. 11 июня операция КОН была отменена, и адмиралу Одзаве предстояло собрать свой разбросанный по многим стоянкам флот, что тоже требовало времени.

9 июня американская авиация нанесла первые удары по японским аэродромам на Пелелиу, Волеае и Япе. Параллельно начались бомбардировки еще целого ряда островов, 11 июня начались налеты на японские аэродромы на самих Марианских островах — Сайпане и Тиниане. Впрочем, первый налет принес не слишком заметные результаты, были уничтожены всего лишь 36 самолетов, хотя это было только начало.

Утром 12 июня самолеты-разведчики обнаружили небольшой конвой, который уходил с Сайпана в Японию. Авианос-

ные самолеты нанесли по нему три последовательных удара, потопив 10 торговых судов, миноносец «Отори» и 3 охотника за подводными лодками. Учитывая количество самолетов на авианосцах ОС 58, такие результаты нельзя назвать иначе как полным разочарованием.

Следующие 3 дня американские самолеты занимались массированными бомбежками аэродромов на Гуаме, Тиниане и Сайпане, но при этом американские адмиралы продемонстрировали просто потрясающую беспечность, так как 12 июня позволили японскому конвою из 6 или 7 судов проскочить к Гуаму и доставить на остров подкрепления. Усилий целой авианосной оперативной группы хватило лишь на то, чтобы повредить один транспорт, который пришлось добывать на следующий день. Словом, для американских операций в этот период характерны какая-то расхлябанность и небрежность.

14 и 15 июня налеты продолжались, причем они усиливались с каждым днем. Обычно удары наносили две оперативные группы, в то время как две другие заправлялись. Об эффективности этих предварительных ударов можно судить по тому факту, что на 1 июня 1944 года на Марианских островах, по данным штаба адмирала Тоёды, главнокомандующего Объединенным Флотом, находились около 540 самолетов.

Сайпан: 100 истребителей А6М, 50 пикировщиков D4Y

Тиниан: 80 истребителей А6М, 20 истребителей J1F, 50 пикировщиков D4Y, 80 бомбардировщиков G4M

Гуам: 100 истребителей А6М, 60 бомбардировщиков P1Y

Если же вы посмотрите на приведенный выше состав сил, то окажется, что к моменту начала сражения японцы потеряли уже больше половины этого количества при том, что они постоянно перебрасывали подкрепления на острова. После вялого начала американцы взялись за дело всерьез, поставившись перекрыть пути доставки подкреплений на острова. Для этого 2 оперативные группы нанесли удар по Иводзиме, которая являлась промежуточным пунктом по пути из Японии, и в этот же день 15 июня началась высадка десанта на Сайпан. Теперь у американцев не осталось обратной дороги, бросить десант ОС 58 не могло.

Впрочем, все это было совершенно ясно еще раньше, потому что еще 13 июня японский флот покинул якорную стоянку в Тави-Тави и направился к Марианским островам. Именно в этот день адмирал Тоёда отдает оперативный приказ № 146 — «Приготовиться к исполнению плана А-ГО». Американская подводная лодка «Редфин» видела выход японцев и немедленно известила по радио свое командование, что обнаружены 6 авианосцев, 4 линкора, 8 крейсеров и 6 эсминцев. Вообще, американским подводным лодкам в ходе этого сражения предстояло совершить великие дела, и своевременное обнаружение вражеского флота было самым малым из них. Когда 1-й Мобильный Флот прошел через пролив Сан-Бернардино и вышел в Филиппинское море, он был обнаружен подводной лодкой «Флаинг Фиш», которая также немедленно донесла об этом. Кстати, все происходящее совершенно типично для действий японского флота в последний период войны. Он всегда действует с небольшим опозданием и пытается вмешаться лишь тогда, когда американский десант уже прочно закрепился на берегу.

В этот же день адмирал Тоёда передает следующую радиogramму: «Утром 15 июня крупные силы противника начали десантную операцию в районе Сайпан — Тиниан. Объединенный Флот атакует противника возле Марианских островов и уничтожит силы вторжения. Начать исполнение плана решающей битвы А-ГО». Он полагал, что японцы должны атаковать противника 19 июня самое позднее. В 17.17 Тоёда отдает очередной приказ, с уже традиционной для японского флота формулировкой: «Судьба империи зависит от исхода этой битвы. Каждый должен исполнить свой долг». Ну вот любили японцы этот приказ Нельсона. Адмирал Того перед Цусимским сражением поднял его на мачте флагманского броненосца. Адмирал Нагумо перед налетом на Пёрл-Харбор сделал тот же сигнал, а вдобавок еще и поднял на мачте «Акаги» флаг, который при Цусиме был поднят на броненосце Того. Вот и сейчас история повторилась. Между прочим, а хоть кто-нибудь задумался: много ли стоит империя, которая может рухнуть в результате проигрыша одного сражения? Вспомните хотя бы идеал

любого империалиста — Великий Рим. Ведь в его истории были Кавдинское ущелье, Канны, Тевтонбургский лес, Карры — и ничего, империя и дальше стояла непоколебимо после каждого из этих страшных разгромов. А вот судьба Японской империи почему-то постоянно висит на волоске единственного сражения...

Только 16 июня к Одзаве присоединились корабли, которые должны были составить основу системы ПВО передового Соединения — линкоры «Ямато» и «Мусаси» с кораблями сопровождения. Как мы помним, немного ранее они отправились на юг для проведения сорвавшейся операции КОН. Кстати, обратите внимание: если японцы были вынуждены отменить одну операцию ради проведения другой, то у американцев все обстояло наоборот. Десант на Марианских островах никак не повлиял на действия генерала МакАртура, скорее он даже облегчил их, так как сопротивление японцев на юго-западе Тихого океана пусть немного, но ослабло. 16 июня адмирал Одзава отдает приказ начать «решающую битву операции А».

Странно, но японцы достаточно точно представляли себе, какие силы им противостоят, во всяком случае, в приказе адмирала Одзавы совершенно четко говорится: «Противник разделен примерно на 5 групп, которые построены вокруг 15 авианосцев, 7 из которых обычного эскадренного типа, а 8 переоборудованы из крейсеров. Предполагается, что американцы используют все силы для проведения атаки». Вдобавок Одзава делает предположение, что американцам известны его планы, на том основании, что подводные лодки постоянно следят за японским флотом. И после этого адмиралы почему-то всерьез рассчитывают на победу.

Кстати, самое любопытное, что американцам действительно были известны общие контуры плана А-ГО потому, что в их руки попала копия его предшественника, плана Z, разработанного адмиралом Кога. Когда 30 марта Кога и его начальник штаба адмирал Фукудомэ вылетели с Палау на Филиппины, каждый имел свой экземпляр этого плана. Самолеты попали в шторм, и самолет главнокомандующего про-

пал без вести. Самолет Фукудомэ разбился у берега острова Себу, и сам адмирал попал в руки филиппинских партизан вместе со всеми документами. Японцы быстро организовали облаву и под угрозой тотальных расстрелов вынудили партизан освободить Фукудомэ, но документы уже улетели в Соединенные Штаты. После этого новый главнокомандующий Объединенным Флотом адмирал Тоёда решил разработать новый план, но фактически все свелось к некоторой косметической правке.

16 июня из-за ухудшения погоды японцы не проводили разведывательных полетов с кораблей 1-го Мобильного Флота, хотя американцы все-таки отправили в полет несколько оснащенных радаром TBF. Сообщения о налетах американцев на острова градом сыпались на голову адмирала Тоёды, который находился на борту крейсера «Оёдо» во Внутреннем море. Гуам бомбят самолеты... Гуам обстреливают линкоры... Самолеты бомбят аэродром Тиниана... Самолеты бомбят Сайпан... 200 десантных судов идут к гавани Сайпана... У берегов Тиниана стоит множество транспортов... Было от чего схватиться за голову.

Интересно, что атаки островов Бонин едва не обманули японцев, что называется, на ровном месте. Одзава привык к всяческим обходным маневрам и хитростям и едва не заподозрил, что американцы готовят второй десант. В этот день адмирал Спрюэнс встретился с адмиралом Кинкейдом, и они приняли важное решение. 5 тяжелых и 3 легких крейсера и 21 эсминец будут переданы из состава десантных сил Быстроходному Авианосному Соединению. В это же самое время во всем 1-м Мобильном Флоте насчитывается только 23 эсминца! Однако прикрывать плацдарм остаются старые линкоры, эскортные авианосцы и множество других кораблей. С Эниветока на Сайпан перелетают 6 больших летающих лодок PBM «Маринер», что значительно увеличивает радиус поисковых операций американцев. Вот она, цена промедления японцев.

Впрочем, американские адмиралы с меньшим пылом старались обмануть сами себя, исходя из того же самого постулата: азиатская стратегия основана на всякого рода обходах

и охватах. Адмирал Митчер предсказывал, что японцы постараются обмануть его, и отдал следующий приказ: «Полагаю, что японцы подойдут с южного направления под прикрытием базовых самолетов с Япа и Улити, чтобы попытаться действовать возле Гуама. Однако они могут подойти и с запада. Наши поиски должны прикрыть оба направления. Прошу ОГ 58.4 и ОГ 58.1 завтра произвести поиск в западном и северном направлениях».

В свете всего этого особенно любопытно почитать протокол послевоенного допроса адмирала Одзава.

«В: Когда вы впервые приблизились к Марианским островам ночью 18/19 июня, намереваясь атаковать с воздуха, а потом повести флот в последний поход, было ли у вас намерение идти прямо к Сайпану, либо зайти с севера или юга для атаки с фланга? Другими словами, вы намеревались идти напролом или зайти со стороны к транспортам?»

О: План был идти прямо. При выборе более длинного маршрута, который мы рассматривали, требовалось слишком много топлива. Но мы планировали идти прямо и во время сближения не изменили этот план. Вероятно, стоило взять чуть южнее, чтобы получить прикрытия с воздуха, но все основные планы совпадали в том, что предусматривали прямой подход».

17 июня американская подводная лодка «Кавэлл» получила приказ сменить лодку «Флайинг Фиш», которая дежурила у пролива Сан-Бернардино. По пути она заметила 2 японских танкера и сообщила об этом в штаб. В ответ прилетел приказ атаковать танкеры, так как уничтожению этих судов придавалось особое значение. Но, увы, капитан 2-го ранга Косслер не сумел сблизиться с заманчивой целью. Впрочем, в хороших сказках терпение всегда вознаграждается, и мы еще услышим о «Кавэлле». В этот же день Одзава отправил на Пелелиу самолет с приказом базовой авиации действовать более интенсивно. Однако единственное, чего он добился от адмирала Какуты, командовавшего авиацией на Марианских островах, это пачки совершенно фантастических донесений о вымышленных потерях американцев. В ходе

войны Одзава проявил себя трезвым и умным адмиралом, но, кажется, ему слишком хотелось верить этим выдумкам, потому что некоторые решения в дальнейшем он принимал именно на основании этой ненаучной фантастики.

Американцы тоже достаточно четко представляли себе силы противника, мы сошлемся на соответствующий приказ адмирала Спрюэнса. И в свете этого осторожность адмирала ни понять, ни объяснить не получается.

«Вражеские силы, вероятно, состоят из 5 линкоров, 9 авианосцев, 8 тяжелых крейсеров и некоторого числа эсминцев, которые находятся в море восточнее Филиппин с целью атаковать наши десантные силы, ведущие бои за овладение Сайпаном. Задача Оперативного Соединения 58 — прикрыть эти силы и помешать атаке. Вражеская атака, вероятно, будет включать налет авианосных самолетов, за которыми последует атака крупных артиллерийских кораблей. Существует вероятность, что вражеский флот разделится на части, включающие авианосцы, чтобы обойти один из наших флангов. Если ОС 58 отойдет слишком далеко от Сайпана, прежде чем положение противника будет определено совершенно точно, такая фланговая атака может нанести тяжелые потери нашим десантным силам возле Сайпана. Для этих фланговых соединений остаются открытыми пути отхода на север и юго-запад. Противник сможет использовать аэродромы на Гуаме и Роте, если только наши авианосные самолеты не смогут нейтрализовать эти аэродромы».

На основании этого анализа Спрюэнс и подготовил свой боевой приказ, который вызвал серьезное недоумение у моряков ОС 58 и даже нечто вроде бунта в рамках дозволенного, на который решился позднее адмирал Монтгомери.

«Наша авиация сначала уничтожит вражеские авианосцы, а потом атакует линкоры и крейсера, чтобы снизить их скорость или вообще подбить. Линкоры уничтожат вражеский флот в артиллерийском сражении, если противник выберет бой, или потопят поврежденные вражеские корабли, если противник будет отходить. Бой с врагом следует вести энергично, чтобы обеспечить полное уничтожение

его флота. Эсминцы, у которых не хватает топлива, могут вернуться к Сайпану, если возникнет необходимость доправки».

В этом приказе был весь Спрюэнс, ключевая фраза звучит так: если противник выберет бой...

17 июня продолжились структурные перетряски в составе американских сил. Спрюэнс заранее формирует отдельную Оперативную Группу 58.7, состоящую из линкоров и крейсеров, на случай гипотетического артиллерийского боя. Она выдвигается на запад от авианосцев, чтобы в случае необходимости первой встретить противника. Вскоре мы увидим, к какому бардаку приведет попытка адмирала Хэлси сделать то же самое в разгар битвы за Лейте.

Эскортные авианосцы сменяют ОГ 58.2 и ОГ 58.3, которые занимались поддержкой десанта. Теперь ОС 58 имеет полную свободу действий, и ее сковывает только осторожность командира. Появилась возможность направить группы Кларка и Хэррила на юго-запад, чтобы попытаться зажать японцев в клещи и вынудить сражаться вне зависимости от намерений. Адмирал Кларк обсудил эту идею с адмиралом Дэвисоном, который находился на «Йорктауне» в качестве наблюдателя. Дэвисону идея понравилась, и тогда план изложили Хэррилу, которому она не понравилась. Отправляться вперед в гордом одиночестве Кларк, конечно, не посмел. До сих пор не известно, изложил ли он свой план Спрюэнсу.

А вечером 17 июня японская базовая авиация добилась некоторых успехов в борьбе с американскими авианосцами, правда, всего лишь эскортными. Эскадренные авианосцы остались совершенно невредимы. Сначала прилетевшие с Трука торпедоносцы атаковали одну из десантных групп, добившись попадания торпедой в LCI-468. В 19.30, уже в темноте, более 50 японских самолетов, прилетевших с Япа, бомбили эскортные авианосцы. И если «Гэмбир бей» и «Корал си» отделались близкими разрывами, то «Фэншо бей» поймал бомбу прямо на кормовой элеватор. Авианосец получил серьезные повреждения и ушел для ремонта на Эниветок. Япон-

ские летчики сообщили, что на самом деле атаковали ОС 58 и потопили 2 или 3 авианосца, повредив еще несколько кораблей. Вот на подобных донесениях и базировалась кажущаяся неразумной смелость адмирала Одзавы.

В 21.15 «Кавэллы» получила возможность второй раз облизнуться при виде японского флота. Атаковать его не удалось, и, вероятно от огорчения, радиограмма получилась путаной, место контакта сместилось на 60 миль к северо-востоку от истинного. Кстати, именно из донесений «Кавэллы» стало понятно, почему задерживаются японцы — Одзава заправлял свои корабли.

Японский командующий совершенно правильно предположил, что американский флот будет действовать пассивно, маневрируя недалеко от Сайпана и защищая только что высаженный десант. Спрюэнс не станет пытаться отыскать японские авианосцы в открытом море, и, предполагая это, Одзава действовал относительно свободно. 18 июня в 14.15 один из японских самолетов-разведчиков на расстоянии 420 миль от японского флота обнаружил крупное американское соединение, в состав которого входило множество авианосцев. Чуть позднее другой разведчик подтвердил это сообщение.

Поздно вечером 17 июня адмирал Митчер отдает еще один очень важный приказ. С этого момента вплоть до особого распоряжения быстроходные авианосцы не должны отвлекаться на атаки наземных целей. Они должны находиться в постоянной готовности к атаке вражеских кораблей. Марк Митчер, который при Мидуэе командовал авианосцем «Хорнет», став адмиралом, не забыл наглядного урока, полученного в том сражении.

Но рапорт «Кавэллы» приняли не только на авианосцах ОС 58, его получил и командующий подводными лодками адмирал Локвуд. Именно Локвуд на основании этого сообщения отдает приказ, который самым непосредственным образом повлиял на исход сражения. Группа подводных лодок «Пентатлон», в которую входят «Финбэк», «Бэнг», «Альбакор», «Стингрей» и «Сивулф», должна развернуться в линию поперек предполагаемого курса японского флота.

18 июня продолжается неспешно сближение флотов противников. Вот чем еще выделяется сражение у Марианских островов — так это продолжительностью предварительной фазы, которая заняла чуть не целую неделю, хотя расстояния этого явно не требовали. Но виноваты в этом целиком и исключительно японцы, так как американские авианосцы просто стояли на месте и ждали противника. Японский же флот, несмотря на длительную подготовку, оказался застигнутым врасплох, можно сказать, что американцы добились стратегической внезапности в ходе операции «Форейджер», так как японцы пытались принимать контрмеры на совершенно ином направлении — районе Новой Гвинеи.

Если первые полеты разведчиков 18 июня результатов не дали, то вторая волна, взлетевшая с японских авианосцев в 12.00, наконец-то нашла противника. В течение всего дня американские и японские разведывательные самолеты постоянно сталкивались в воздухе, но только в 15.49 японский разведчик обнаружил 2 американских авианосца типа «Саратога». Американские разведчики, вылетевшие примерно в это же время, не долетели до японского флота около 60 миль.

Штаб адмирала Митчера на основании полученных рапортов сделал вывод, что в 15.30 флоты противников окажутся на расстоянии примерно 300 миль, и тогда появится возможность ночного артиллерийского боя. Митчер сразу же запросил командовавшего линкорами адмирала Ли:

«Вы желаете ночного боя? Он может произойти, если наши самолеты вечером установят контакт. В противном случае нам следует ночью отходить на восток. Я приказал ОГ 58.1 и ОГ 58.4 присоединиться сегодня днем».

На это адмирал Ли ответил:

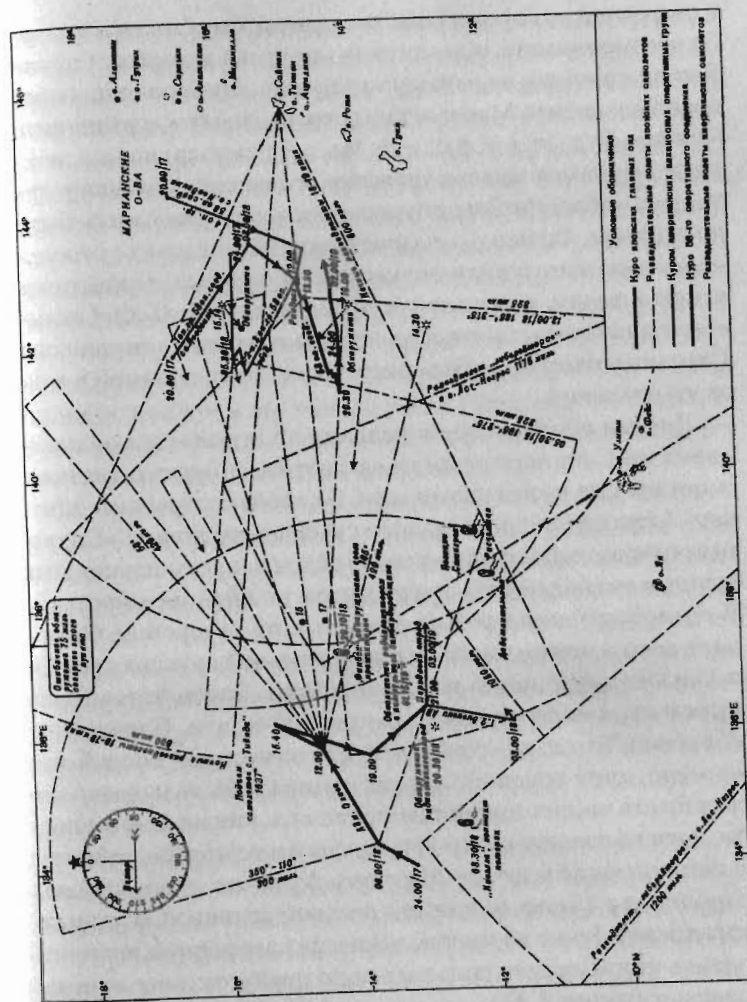
«НЕ, повторяю, НЕ считаю, что мы должны искать ночного столкновения. Вероятные преимущества радара могут быть аннулированы проблемами связи и недостаточной подготовкой флота к ночному бою. Однако готов преследовать поврежденного противника в любое время».

Как видите, не один только Спрюэнс был склонен проявлять осторожность. Адмирал Ли прекрасно помнил нервотрепку ноябрьских боев 1942 года и был совершенно прав, когда говорил о недостаточной подготовке своих линкоров. Увы, чем дальше, тем все больше они превращались в плавучие зенитные батареи при быстроходных авианосцах, и артиллерийские учения, считавшиеся ранее основой боевой подготовки, уже почти не проводились.

Тем временем адмирал Одзава решил отвести свой флот на юго-запад, чтобы на следующее утро атаковать американцев. Он не рискнул наносить удар в сумерках, так как это привело бы к гибели большого числа неопытных пилотов во время ночной посадки на авианосцы. Однако командир 3-й дивизии авианосцев адмирал Обаяси по собственной инициативе начал поднимать самолеты. Лишь в последний момент Одзава успел остановить его, а зря. Ход боя мог принять очень интересный характер, потому что вечером 18 июня американцы совершенно не ожидали никакой активности со стороны противника. Кстати, подводная лодка «Финбэк» вечером заметила на горизонте лучи прожекторов, которые, скорее всего, принадлежали как раз этим авианосцам, принимавшим самолеты. Лодка также сообщила, что в течение дня видела множество японских самолетов.

А в 22.00 служба радиопеленгации американского 5-го флота сделала подарок адмиралу Спрюэнсу, которым тот не сумел воспользоваться. В 20.20 Одзава рискнул нарушить радиомолчание, и американские пеленгаторы с удивительной точностью определили координаты его флагмана. Но Спрюэнс предпочел доверять сообщениям подводных лодок, в которых содержались значительные ошибки.

Адмирал Спрюэнс раскрыл свои планы на завтрашний день еще глубокой ночью. Адмирал Митчер на основании всех данных обратил внимание на то, что японский флот перестал приближаться к Марианским островам и держится вне пределов досягаемости американских самолетов. Он предложил в течение ночи двинуть ОС 58 на запад, чтобы утренняя разведка смогла найти японцев. Однако Спрюэнс



Бой в Филиппинском море. Движение флотов и авиационная разведка
00.00 18 июня — 03.00 19 июня 1944 года

в очередной раз отказал, так как совсем не собирался что-либо предпринимать, предоставив это право адмиралу Одзаве. В конце концов, ведь именно японцам требовалось любой ценой сохранить Марианские острова, причем, в отличие от каких-нибудь там Уэйка или Мидуэя, этот архипелаг действительно имел важное значение, и звонкие формулировки на тему «оборонительного периметра империи» здесь были ни при чем. Главное — с аэродромов Марианских островов американцы получали возможность бомбить территорию самой Японии, используя бомбардировщики В-29. Скорее всего, именно разница в степени мотивации и подсказала Спрюэнсу пассивно-оборонительный образ действий в ходе этого сражения.

Другим обоснованием желания не отрываться от плацдарма на Сайпане служили ссылки на японскую тактику, о чем мы уже не раз упоминали. В своей радиограмме Митчеру Спрюэнс об этом говорит совершенно прямо: «Сохраняется возможность флангового обхода других авианосных групп, и мы не должны пренебрегать такой возможностью». А если противник так и не появится, то, по мнению Спрюэнса, всегда можно заняться окончательной нейтрализацией японских аэродромов на Гуаме и Рота. Зачем тогда были выведены в море корабли адмирала Конолли, Спрюэнс не объяснял. Что ж, как говорится, кто хочет, ищет способ, кто не хочет, ищет повод. В бумагах адмирала было найдено целых шесть веских причин не проявлять никакой активности, хотя приведенные им аргументы вызывали недоумение и непонимание в штабе Митчера. Конечно, план Одзавы строился на взаимодействии с базовой авиацией, и удар по аэродромам Гуама во многом помешал намерениям японцев, однако уничтожение авианосцев подрывало самые основы плана операции А-ГО.

Взаимная нервотрепка началась еще ночью. В 01.00 японский самолет повесил над ОГ 58.1 несколько осветительных ракет и удрал, когда эсминцы обстреляли его. Практически в это же время, всего лишь на 15 минут позднее, разведчик РВМ обнаружил около 40 японских кораблей, но не только

японцев подводила радиосвязь, случались проколы и у американцев. Радиограмму никто не принял, и эта важнейшая информация стала известна лишь в 08.45, когда самолет вернулся на базу. Однако адмирал Спрюэнс не изменил своего мнения относительно тактики будущих действий, хотя сейчас не приходилось сомневаться в том, что обнаружены именно главные силы японского флота. Спрюэнс сам писал, что соединение, обнаруженное самолетом, было тем же самым, которое видели 18 июня подводные лодки и засек радиопеленгатор. Но из того, что японцы сосредоточили свои силы, дескать, совсем не следует, что они не прибегнут к обходу с севера или с юга. Адмирал Нимиц, который предполагал, что это известие заставит Спрюэнса действовать более активно, похоже, плохо знал своего подчиненного. Тот не отреагировал даже на радиограмму Нимица:

«Мы с большим интересом следим за вашими операциями в районе Марианских островов, и мы разделяем ваши чувства... — разочарование, что мы не можем использовать наше превосходство в авианосцах, чтобы перехватить японский флот в последние дни. Конечно, мы все понимаем, что японцы имеют больше информации о наших намерениях, благодаря базовым дальним разведчикам, чем мы об их положении. Крайне жаль, что донесение нашего дальнего разведчика с Сайпана опоздало на 8 часов. Повлияет ли нет на ситуацию эта задержка, конечно, пока остается проблематичным».

«Энтерпрайз» в 02.00 поднял 14 оснащенных радаром «Авенджеров», однако они не долетели до японцев примерно 50 миль и обнаружили только собственные подводные лодки. Тем временем японские корабли вышли в точку развертывания и в 03.00 начали перестроение в боевой ордер. Соединение С выдвинулось вперед на 100 миль перед главными силами, Соединение А держалось точно за кормой у него, а Соединение В находилось примерно в 100 милях севернее него. Первоначально Соединение В должно было находиться впереди Соединения А, Одзава намеревался максимально обезопасить свои лучшие авианосцы. Соединение С разде-

лилось на три группы, в каждую из которых входил один авианосец, и все группы построились в круговой ордер, идеально подходивший для отражения воздушных атак.

Но давайте посмотрим на ордер японского флота непредвзято. Все авторы утверждают, что главным преимуществом японцев являлась более высокая дальность полета их самолетов, что позволяло Одзаве наносить удары, не рискуя получить ответ. Но в этом случае заявление, что Соединение С должно было принимать на себя атаки американской авиации, а потому его авианосцы получили наиболее сильный эскорт, лишается всякого смысла. Если оно находится вне пределов досягаемости американской авиации, зачем нужен этот самый эскорт? А если Одзава намеревался держать в безопасности только главные силы, то зачем выдвигать вперед соединение Куриты? Разница в расстоянии — 100 миль — как раз равнялась разности в дальностях полета американских и японских самолетов. Но фактически выходило, что Одзава подставлял его под удар, не получая от этого решительно никаких выгод. Может, лучше было выдвинуть легкие авианосцы только на 50 миль вперед, но при это удерживать расстояние до противника на отметке 250 миль?

Существует еще одно объяснение такого довольно странного строя, хотя и оно не лишено слабых мест. После Мидуэя японцы придавали очень большое значение ведению разведки, и для этого почти все свои линкоры и тяжелые крейсера держали в составе авангарда, где они могли с максимальной эффективностью использовать свои гидросамолеты. Именно так они поступали в предыдущих сражениях, хотя с совершенно иной целью. Кстати, некоторые авторы усматривают в принятой японцами диспозиции некоторые аналогии с классическим строем эпохи артиллерийских кораблей, когда вперед выдвигался крейсерский авангард, нечто вроде Ютландского боя. Ось японского построения была нацелена туда, где вчера были замечены американцы, но была направлена несколько севернее сегодняшнего места ОС 58.

Через полтора часа после того, как японский флот двинулся на сближение с противником, линкоры и крейсера Соединения С начали поднимать гидросамолеты, 16 E13A должны были обшарить восточную половину горизонта на расстояние 350 миль. В этом случае они почти наверняка обнаружили бы оперативную группу адмирала Кларка, если бы тот получил разрешение действовать самостоятельно. Не хочется переполнять текст лишними цифрами, но обязательно следует указать, что 10 гидросамолетов были уничтожены американцами, что демонстрирует то значение, которое они придавали не только ведению разведки, но и лишению противника такой возможности. Американские разведчики никогда не несли подобных потерь, и японские истребители не гонялись за ними столь сосредоточенно и целеустремленно.

В 05.15 Соединение С начало поднимать вторую волну разведки, которая состояла из 13 «Кейтов» с авианосцев адмирала Обаяси и одного гидросамолета. Эти самолеты ничего не нашли, но при этом 7 разведчиков были сбиты. Интересно, что часть японских разведчиков была уничтожена американскими разведчиками, хотя тяжелый и неуклюжий «Авенджер» меньше, чем какой-либо другой самолет, был приспособлен для этого. Американские самолеты-разведчики, кстати, тоже ничего не нашли, поэтому адмирал Спрюэнс обратился к адмиралу Хиллу с просьбой увеличить радиус поисков до 700 миль.

В 05.30 авианосец «Сёкаку» поднял 11 самолетов D4Y, а крейсер «Могамы» — еще 2 E13A. Это была уже третья волна разведки, которая должна была проверить северо-восточный сектор на глубину 560 миль, то есть даже главные силы приняли участие в поисках. А всего за утро адмирал Одзава отправил 43 разведчика.

Тем временем адмирал Какута старался собрать все, что только могло летать, чтобы пополнить свои потрепанные эскадрильи. Увы, даже когда с Трука на Гуам прилетела очередная группа истребителей и бомбардировщиков, там собрались лишь 50 самолетов, что было гораздо меньше, чем предусматривалось планом А-ГО. Но, самое странное, адми-

рал Спрюэнс был так же недоволен ходом событий, как и адмирал Какута. Он почему-то решил, что самолеты прилетели на Гуам с японских авианосцев, и эта бурная активность полусотни машин почему-то его страшно встревожила. Он начинает жаловаться:

«Не могу нейтрализовать Роту и Гуам из-за отсутствия бомб. Считаю, что лучше просто следить за ситуацией, держа в воздухе истребители, пока они не устанут посылать самолеты. Мы должны что-то предпринять, когда они начнут посылать самолеты с севера через Паган».

Однако практически все моряки ОС 58 жаждали заняться японскими авианосцами. После уничтожения главных сил японской базовой авиации наблюдение за аэродромами вполне можно было поручить эскортным авианосцам адмиралов Богана и Саллады. Командир Оперативной Группы 58.2 адмирал Монтгомери не выдержал и радировал Митчеру, хотя он явно желал таким способом уязвить своего командующего: «Я полагаю, что основной задачей этого соединения является обнаружение и уничтожение противника в море, и ему не следует отвлекаться на такие второстепенные задачи, как оказание поддержки с воздуха в районе Гуам — Сайпан». Если необходимо и впредь что-либо предпринимать по разным направлениям, я предложил бы выделить для этих целей более крупные силы».

Маленькая группа истребителей-бомбардировщиков «Зеро», которые, скорее всего, вылетели с Гуама, попыталась атаковать дозорные эсминцы. Похоже, японские летчики отлично понимали, что шансов на успех при атаке авианосной группы у них нет. Впрочем, успеха они не добились и здесь — бомбы легли мимо, а корабельные зенитки и истребители уничтожили несколько самолетов.

Словом, события продолжали развиваться по-прежнему неспешно, ничто не предвещало предстоящих грандиозных воздушных боев. Оперативное Соединение 58 время от времени поворачивало на восток, чтобы понять или принять самолеты, но потом снова двигалось на запад. Строй, который выбрал для своих кораблей адмирал Митчер, тоже вызывает некоторое

недоумение. Если три наиболее сильные авианосные группы были развернуты в линию с севера на юг на расстоянии около 12 миль одна от другой, это было вполне логично. ОГ 58.7, состоявшая из линкоров адмирала Ли, была выдвинута вперед на 15 миль от центральной авианосной группы. Это тоже вполне объяснимо. При таком расположении линкоры действительно будут отвлекать на себя атакующие японские самолеты, хотя, может быть, следовало еще чуть-чуть увеличить расстояние, чтобы они находились вне пределов прямой видимости от авианосцев. Но вот зачем вперед была выдвинута самая слабая из авианосных групп — объяснить гораздо сложнее. Лично я видел объяснение всего один раз, и звучало оно так же не вполне убедительно, как японские обоснования строя Одзавы. Предполагалось, что она будет обеспечивать воздушный патруль, противолодочный патруль и вообще все, что может потребоваться ОГ 58.7. Но зачем для этого подставлять самую слабую группу? Вообще этот строй был скорее теоретическим, чем практическим. Во время проведения полетов каждая группа маневрировала совершенно произвольно, и прямая линия превращалась в зигзаг.

В 07.30 плавное течение событий было прервано, Одзава получил первое сообщение о контакте с американцами. Гидросамолет первой волны сообщил, что видит 2 больших авианосца, 4 линкора и 10 других кораблей, идущих на запад. Вероятно, была обнаружена ОГ 58.4 адмирала Хэррила. Этот контакт получил обозначение 7-1. Через 4 минуты другой гидросамолет подтвердил это сообщение, хотя, может быть, он видел ОГ 58.7, так как ничего не сообщил об авианосцах.

Японские разведчики сообщили, что погода в районе маневрирования авианосцев идеальная. Так оно и было, к несчастью для японцев. Видимость была неограниченной, что позволяло американским истребителям замечать японские самолеты с предельного расстояния.

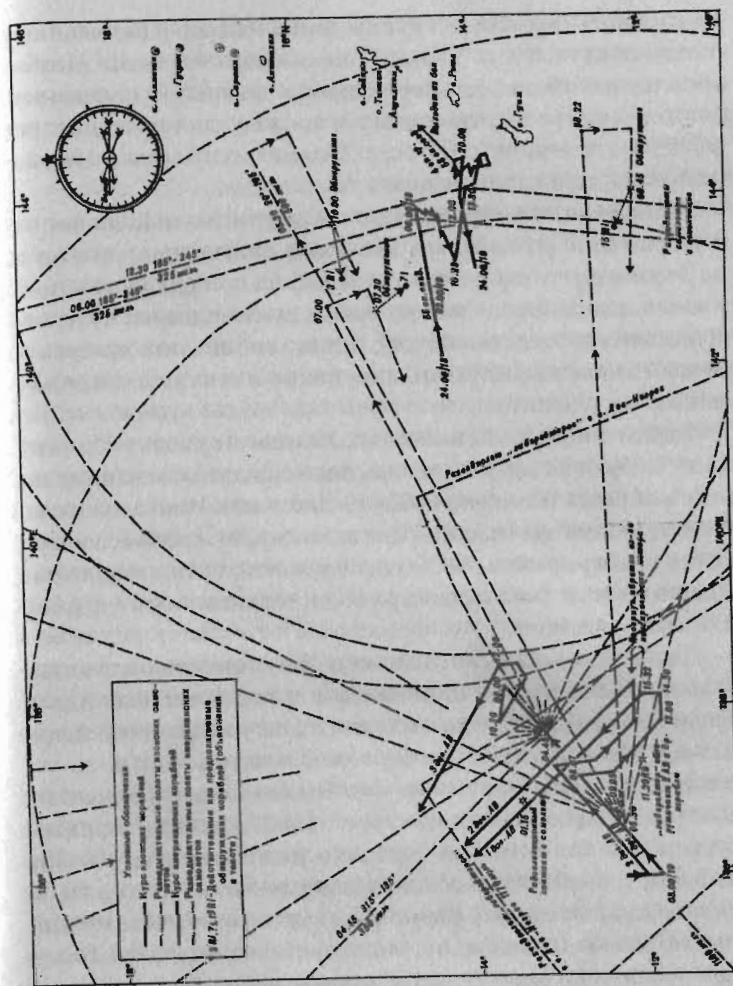
Вскоре после 08.00 ОС 58 развернулось против ветра, чтобы поднять очередную группу истребителей, так как в воздухе над Гуамом была замечена большая группа вражеских самолетов. В завязавшемся воздушном бою были уничтоже-

ны около 35 японских истребителей и бомбардировщиков, которые прилетели с Трука. Как раз в этот момент Митчеру наконец-то доставили сведения о кораблях, замеченных РВМ. Адмирал сделал вывод: он должен как можно быстрее перемолоть японскую базовую авиацию, чтобы потом без помех заниматься авианосной.

Тем временем адмирал Одава решил, что настал час отпущения за позор Мидуэя. Получив сообщение о контакте 7-И, он повернул Соединения А и В на юг, чтобы не допустить сокращения дистанции, зато адмирал Обаяси поступил наоборот, он решил сократить дистанцию, одновременно приказав поднимать самолеты ударной группы. Первыми в 08.00 взлетели 2 «Кейта», которые имели приказ следить за американцами, а за ними сама ударная группа — 45 истребителей-бомбардировщиков «Зеро», каждый из которых нес 250-кг бомбу, 8 торпедоносцев «Джилл» и 16 истребителей в качестве сопровождения. После этого в 09.00 Обаяси повернул на северо-запад, чтобы снова увеличить дистанцию и не дать американцам возможность нанести ответный удар. Так как вылет производился на предельную дистанцию, летчики получили приказ после атаки решить, смогут ли они вернуться на авианосцы. Если для этого не хватит топлива, нужно было садиться на Гуам и после дозаправки и перевооружения снова атаковать американцев и лететь на авианосцы.

На японских авианосцах в это время царило приподнятое настроение. И летчики, и моряки были уверены, что победа близка. Что ж, пропаганда — дело хорошее и во время войны нужное, только плохо, если пропаганде начинают верить не только рядовые, но и командиры. И уж совсем недопустимо, чтобы командиры начали планировать операции, используя пропагандистские листки вместо оперативных сводок. К сожалению, чем дальше, чем все отчетливее проявлялась эта характерная особенность действий японского командования.

В 08.56 начался взлет самолетов с авианосцев Соединения А. Ударная группа состояла из 27 торпедоносцев «Джилл», 53 пикировщиков «Джуди» и 48 истребителей «Зеро». Кстати, японцы сделали даже свой первый шаг в области радио-



Бой в Филиппинском море. Движение флотов и авиационная разведка
19 июня 1944 года

электронной борьбы — группу сопровождал «Джилл», который имел на борту 15 пачек алюминиевой фольги, чтобы попытаться обмануть американские радары. Этот самолет должен был рассеять фольгу в точке к северо-западу от ОС 58 и отвлечь на себя истребители противника. Уловка сработала, только это не помогло японцам.

А после этого в игру вступили новые игроки. Если до сих пор сражение развивалось как дуэль авианосцев, пусть даже неравная, то теперь в нее вмешались американские подводные лодки. Вроде как во время дуэли один из кучеров, привезших господ на полянку, где они собирались предаться своим господским забавам, вдруг взял и выстрелил в спину одному из дуэлянтов.

Утром японские самолеты загнали подводную лодку «Альбакор» под воду, но теперь она всплыла, и командир заметил на расстоянии около 65 кабельтов японский авианосец, крейсер и несколько мачт. Едва капитан 2-го ранга Блэнчард начал маневрировать, чтобы выйти в атаку, как в перископе возник другой авианосец, причем в гораздо более удобной для атаки позиции.

Дальнейшее объяснить сложно. Напомним, что погодные условия были просто идеальными, и вот подводная лодка среди бела дня спокойно выходит в атаку на авианосец при полном невмешательстве кораблей эскорта. Какой-то эсминец проскочил под самым носом «Альбакора», ничего не заметив. Авианосец шел со скоростью 27 узлов, но прямым курсом, так как в этот момент поднимал самолеты. Но так не бывает, чтобы гладко шло абсолютно все. Когда в 09.08 Блэнчард в последний раз поднял перископ, чтобы прицелиться, внезапно отказал автомат торпедной стрельбы. Блэнчард треснул по нему кулаком, однако автомат не заработал, и тогда командир «Альбакора» решил стрелять на глазок. В 09.09 он дал залп из всех 6 носовых торпедных аппаратов с максимально широким растворением торпедного веера.

Мы уже отмечали крайнюю неэффективность японского ордера при отражении воздушных атак, но, кажется, атаки подводные были для японских кораблей не менее опасны.

Еще один необъясненный момент. Американские источники утверждают, что на «Альбакоре» слышали только один взрыв, который, «судя по времени, принадлежал шестой торпед». Однако не меньшее количество источников рассказывает о том, как пилот одного из А6М старшина Комацу, увидев следы торпед, идущих прямо на авианосец, спикировал прямо на них и своим самолетом уничтожил одну, которая взорвалась, не дойдя до авианосца. То есть, теоретически, взрывов было два. Почему же слышен был только один?

В общем, в авианосец попала только одна торпеда, и ночью Блэнчард сообщил по радио, что повредил авианосец типа «Сёкаку». В этом сообщении все было неверным. Прежде всего, командир «Альбакора» неверно опознал цель — на самом деле он атаковал флагман Одзавы новейший бронированный авианосец «Тайхо». Торпеда попала против носового элеватора, повредив носовые цистерны с авиабензином и заклинив сам элеватор. Повреждения казались незначительными, но авианосец принял столько воды, что сел носом на 1,5 метра, хотя и сохранил скорость 26 узлов. Носовой элеватор сел на два метра, но палубная команда через полчаса сумела закрыть провал, что позволило продолжить летные операции.

Однако постепенно бензиновые пары из поврежденных цистерн начали распространяться по кораблю, и вскоре они заполнили носовую часть ангара. Аварийная партия пыталась удалить их, запустив вентиляторы и открыв иллюминаторы, но напрасно. В 14.32 страшный взрыв встряхнул «Тайхо», люди, стоящие на мостике, с ужасом увидели, как бронированная полетная палуба выгнулась вверх. Тем же взрывом были выбиты стены ангара и пробито днище. Корабль начал быстро погружаться, пожары распространились от носа до кормы, и сразу стало понятно, что его не спасти. Адмирал Одзава хотел остаться на корабле, но офицеры, в первую очередь начальник штаба капитан 1-го ранга Омаэ, убедили его, что он должен продолжать руководить сражением. Поэтому Одзава, захватив портрет императора, перешел сначала на эсминец, а с него — на крейсер «Хагуро». Авианосец погружался почти на ровном киле. Как толь-

ко адмирал Одзава покинул авианосец, прогремел второй сильный взрыв, и в 16.28 «Тайхо» повалился на левый борт и затонул носом вперед.

Третья небольшая загадка, связанная с гибелью «Тайхо». Большинство источников стандартно утверждает: «Погибли 1650 человек из команды в 2150». Однако, если внимательно просмотреть японские документы, то выяснится, что эсминцы спасли более 1000 человек команды, в том числе командира корабля капитана 1-го ранга Кикунити, хотя треть команды — 28 офицеров и 632 матроса — все равно погибла.

Но это произойдет несколько позднее. А пока у Соединения А появились несколько иные проблемы. В 09.45 разведчики третьей волны обнаружили большую группу американских кораблей в 70 милях юго-западнее Гуама, вероятно, ОГ 58.2 адмирала Монтгомери, однако из-за поломки компаса были переданы совершенно неверные координаты, контакт получил обозначение 15-Ri. Тем временем ударная группа, поднятая авианосцами Одзавы, пролетала над авангардом Куриты и была обстреляна собственными кораблями. Это прекрасно характеризует состояние перевозбуждения, в котором находились в тот момент японцы, лишившись всякой возможности рассуждать трезво. Зенитчики даже не задумались о том, что самолеты прилетели с того направления, где находятся их главные силы и быть не может никаких американцев. К сожалению, стреляли они метко, что совершенно нехарактерно для японцев, и сбили 2 самолета. Еще 8 машин получили такие повреждения, что им пришлось прекратить полет.

В 10.00 очередной японский разведчик в 50 милях к северу от контакта 7-I тоже нашел американские корабли — либо ОГ 58.4, либо ОГ 58.1. Очередная ошибка компаса поместила эти корабли гораздо севернее, чем на самом деле. Когда читаешь обо всем этом, невольно возникает вопрос: а на каком основании тот или иной автор делает вывод о прекрасной постановке авиаразведки в японском флоте? Скорее прямо наоборот. Как она была совершенно отвратительной в начале 1942 года во время рейда в Индийский океан, такой она и осталась два года спустя. Просто каждый раз мы имеем

дело с различными проблемами, которые устраняются при минимальном внимании, но не было этого минимума. Незадолго до этого Соединение В подняло свою ударную группу из 15 истребителей, 25 истребителей-бомбардировщиков и 7 торпедоносцев. Она направлялась в точку 7-I, но в 10.30 по радио самолеты были перенацелены на контакт 3-Ri. Вот вам еще один пример того, как адмиралы действуют, опираясь на пропагандистские клише. Почему они были так уверены, что две другие группы справятся с обнаруженными кораблями и нужно атаковать третью цель?

К этому времени самолеты 653-го кокутая начали появляться на экранах американских радаров. Первой их обнаружила, конечно же, выдвинутая вперед ОГ 58.7, и в 10.04 на кораблях сыграли боевую тревогу. Адмирал Митчер приказал всем истребителям возвращаться к своим авианосцам, а самим авианосцам поднять дополнительные самолеты. Слава богу, сейчас у американцев имелось такое количество «Хеллкэтов», что необходимость комплектовать «противоторпедоносный патруль» из пикировщиков отпала. Самое неприятное, что американские авианосцы оказались в «интересном положении», так как готовили свои собственные самолеты для атаки обнаруженных утром японских кораблей. Но в очередной раз мы имеем возможность убедиться, что постановка службы на кораблях Быстроходного Авианосного Соединения стояла на две головы выше, чем у расхваленного не по заслугам Кидо Бутай. Все стоявшие на палубе пикировщики и торпедоносцы были немедленно подняты в воздух, с находившихся в ангарах самолетов слили бензин, сняли бомбы и торпеды, чтобы уменьшить опасность пожаров.

Командир японской ударной группы совершил серьезную ошибку, которая говорит скорее о той же перехлестывающей через край нервозности, которая заставляла японцев терять рассудок, чем о неопытности. Он приказал группе кружить на месте, восстанавливая боевой порядок и ожидая новых инструкций. Задержка позволила американцам спокойно атаковать противника. В 10.35 командир истребительной эскадрильи «Эссекса» капитан-лейтенант Брюэр приказал

всем истребителям идти наперехват. Японцы были атакованы с двух флангов и сверху в 55 милях от ОС 58. Точное количество американских истребителей, участвовавших в этой стычке, неизвестно, но можно предположить, что их было около 30 штук. Они сбили примерно 25 японских самолетов, однако остальным удалось прорваться, хотя теперь на экранах радаров виднелась не «большая цель», а «разрозненные мелкие группы». Несколько японцев атаковали дозорные эсминцы, но остальные направились к линкорам ОГ 58.7. Редкий случай, когда сработал этот «противосамолетный магнит», предоставив японцам возможность познакомиться с сосредоточенным огнем группы новейших линкоров. Досталось, как обычно, невезучему линкору «Саут Дакота», который действительно притягивал к себе японские бомбы и снаряды не хуже магнита. Разумеется, 250-кг бомба ничего не могла сделать огромному линейному кораблю, но около 50 человек были убиты и ранены, данные опять-таки разнятся. Это попадание стало единственным успехом японской авиации за целый день. К 11.00 налет закончился, японцы потеряли 42 из 69 самолетов. Следует отметить, что был сбит всего лишь один торпедоносец, хотя обычно эти самолеты несли самые большие потери. Но сейчас, похоже, японские пилоты попросту избавились от торпед, не подвергая себя риску.

Перед началом боя командир ОГ 58.3 адмирал Ривз специально предупредил свои корабли: «Избегайте обстреливать свои самолеты. Они наша лучшая защита». Американцы помнили неприятные инциденты, имевшие место в предыдущих боях, а вот японцы — нет, вспомните только что описанный несчастный случай. Адмирал Митчер передал свой приказ: «Ожидать повторной атаки. Держать все самолеты в готовности для ее отражения. Сажать самолеты по необходимости».

Командир первой японской волны оценил возможности ПВО американских линкоров и посоветовал остальным ударным группам избегать их. В 10.30 Соединение С повернуло на юго-восток и пошло в ту же сторону, что и Соединения А и В. Одзава подготовил свою третью волну: 30 истребителей «Зеро», 9 пикировщиков «Джуди», 27 пикировщиков «Вэл»,

10 истребителей-бомбардировщиков «Зеро» и 6 торпедоносцев «Джилл». Заметьте, как резко сократилось количество торпедоносцев в составе японских ударных групп, хотя именно эти самолеты совершенно справедливо считались самым опасным противником кораблей. В 11.30 эти самолеты направились к последнему из контактов — 15-Ri. Что ж, Одзава решил атаковать все, что только было обнаружено, но если ты желаешь быть сильным везде, ты не будешь сильным нигде. Вряд ли у японцев имелись серьезные шансы на успех, но, разбросав свои силы, они лишились даже призрака шансов.

Несчастные «Хеллдайверы» и «Авенджерс», беспощадно изгнанные с авианосцев, чтобы не путались под ногами, бесцельно кружили в воздухе. Адмирал Ривз решил извлечь из этого хоть какую-то пользу и предложил отправить их на поиски японских кораблей. К 1944 году тактика использования поисково-ударных групп стала стандартной в американском флоте, но 19 июня японцы проявили необычайную осторожность, поэтому такой поиск ничего не мог дать. Митчер согласился, но в этот день эфир был забит таким количеством сообщений, что никуда эти самолеты не полетели. В 11.20 авианосцы Соединения А были замечены еще раз, их увидел дальний разведчик РВ4У, вылетевший с Мануса.

Но Митчеру было не до нового контакта, поскольку в 11.07 радары обнаружили в 115 милях от ОС 58 еще более крупную группу самолетов, это была вторая волна адмирала Одзавы. Командовавший японцами капитан-лейтенант Таруи повторил ту же самую ошибку: принялся инструкторить своих неопытных пилотов, дав американцам время разобраться в ситуации. Когда японские самолеты приблизились до расстояния 60 миль, американские истребители ринулись в атаку. Однако сработала уловка японцев, именно сейчас в воздухе были рассеяны дипольные отражатели, поэтому воздушный патруль ОГ 58.1 полетел истреблять полоски фольги. Можно только удивляться, почему японцы не применяли этот прием более широко, ведь англичане очень широко и довольно успешно использовали его во время налетов на Германию, о чем японцы просто не могли не знать. Но даже тех истребителей,

хорошим, чтобы быть правдой», как написал позднее он сам. Слева по носу у лодки находились авианосец и два крейсера, причем авианосец, принимая самолеты, шел прямым курсом. Это был «Сёкаку». О такой цели можно было лишь мечтать. Кстати, похоже, японцы так и не отказались от своей тактики разомкнутого строя, потому что ни «Кавэлла», ни «Альбакор» так и не увидели всю группу Одзавы целиком, а лишь три — четыре корабля. Снова японские эсминцы показали полную неподготовленность к отражению атак подводных лодок, и «Кавэлла» беспрепятственно дала залп 6 торпедами практически в упор. Лишь после этого эсминцы спохватились и начали охотиться за лодкой.

Косслер услышал 3 взрыва, хотя на самом деле в авианосец попали 4 торпеды. «Сёкаку» сразу получил смертельные повреждения и вышел из строя. На нем вспыхнули огромные пожары, авианосец начал садиться носом. В 14.08 в ангаре взорвались несколько авиабомб, и пожары стали еще сильнее, хотя это казалось невозможным. В 14.10 все было кончено, «Сёкаку» затонул. Обстоятельства атаки привели к очень тяжелым потерям — погибли 1272 человека, эсминцы спасли только 570 человек, хотя среди них оказался командир авианосца капитан 1-го ранга Мацубару. Японцы медленно, но верно проигрывали сражение, хотя адмиралы упрямо не желали этого видеть.

Вечером «Кавэлла» всплыла, и Косслер отправил радиogramму:

«В 02.15 попал 3 торпедами из 6 в авианосец типа «Сёкаку», который сопровождали 2 крейсера типа «Атаго» и 3 эсминца... Получил в течение 3 часов 105 глубинных бомб... Сонар вышел из строя... Корпус получил течи... Серьезных повреждений нет, уверен, справимся собственными силами... Слышал сильный взрыв в районе цели через 2,5 часа после атаки... Думаю, малютка затонул».

Малютка действительно затонул.

В полдень Соединение С повернуло на северо-запад, чтобы покинуть район боя, а Соединения А и В направились на восток в направлении предполагаемого контакта

15-Ri. Примерно в это время случился первый из проколов у атакующих групп. Третья волна ничего не нашла в точке 3-Ri и приступила к более тщательным поискам. Вывод просто напрашивается: все заявления о том, что японцы отработали методику поиска, являются голословными. Мы уже приводили примеры того, как японцы пытались решать проблемы чисто механическим наращиванием ресурсов, хотя бы то же самое зенитное вооружение кораблей. Однако количество категорически отказывалось переходить в качество, так произошло и с авиаразведкой. Адмирал Одзава задействовал огромное количество самолетов, в его распоряжении были возможности береговых аэродромов, но ничего узнать об ОС 58 он так не сумел. Из трех контактов два оказались ложными, численность соединений противника тоже осталась секретом для японцев. Даже при Мидуэе адмирал Нагумо знал о противнике гораздо больше.

Пока самолеты третьей волны среди бела дня блуждали в потемках примерно в 85 милях от ОГ 58.4, американские истребители атаковали их, но расстояние было все-таки великовато, и нормальный перехват американцам не удался. Японцам сильно повезло, так как они потеряли всего 7 самолетов из 47.

Тем временем американские пикировщики атаковали аэродром Ороте на Гуаме. Это были те самые самолеты, которым столь бесцеремонно приказали убираться. «Хеллдайверы» были подготовлены к атаке японского флота, поэтому им пришлось швырять на летные полосы бронебойные бомбы, от которых не было никакой пользы.

Четвертая японская волна тоже ничего не нашла в указанной точке, поиски ничего не дали, так как в этом случае ошибка была еще более заметной, чем в случае с 3-Ri. Однако самолеты не стали возвращаться на авианосцы, хотя адмирал Одзава и повел их навстречу самолетам, а полетели на аэродромы Гума и Роты, так как во время поисков сожгли слишком много бензина. В результате они натолкнулись на истребители ОГ 58.1. Офицеры наведения истребителей попытались направить туда же самолеты других оперативных

групп, но это не удалось. Однако японцам и так хватило. Сначала им пришлось прорываться сквозь истребительный заслон, а когда они выстроились в круг, готовясь заходить на посадку на аэродром Ороте, их атаковали истребители «Эссекса», «Хорнета» и «Каупенса». В результате из 82 самолетов четвертой волны уцелели только 9. Последний воздушный бой состоялся над аэродромом Ороте в 18.25, когда была уничтожена еще одна группа японских самолетов.

К этому времени адмирал Одзава мог подвести некоторые итоги первого дня сражения. Отчасти его план сработал, и за весь день японские авианосцы ни разу не столкнулись с американскими авианосными самолетами, зато при этом флот жестоко пострадал от атак подводных лодок, потеряв два больших авианосца. Как мы уже говорили, причиной этого явилась неподготовленность японских эсминцев к борьбе с подводной угрозой. Потери в авиации оказались чудовищными, хотя Одзава пока этого не знал. Утром он имел 474 самолета, из которых 374 были задействованы в поисках и атаках, уцелели всего 130 машин. Однако сюда нужно приплюсовать еще 50 базовых самолетов, которые потерял адмирал Какута. Из 294 сбитых японских самолетов лишь 19 были уничтожены зенитной артиллерией, все остальные были перебиты в ходе славной «охоты на фазанов». Американцы претендовали на уничтожение 353 самолетов, что составляет совсем ничтожное превышение над истинной цифрой потерь. Ведь историки авиации утверждают, что средний коэффициент барона Мюнхгаузена у летчиков-истребителей равняется трем. Еще 22 самолета погибли на потопленных авианосцах. Часть вернувшихся самолетов имела такие тяжелые повреждения, что участвовать в дальнейших боях не могла. Американцы потеряли 22 самолета, сбитые зенитками над Ороте и в боях с истребителями. Также погибли 3 разведчика, и еще 6 самолетов разбились в авариях.

Итог боя подвел адмирал Митчер. Когда ближе к вечеру у него поинтересовались, чем воздушный патруль может ему помочь, адмирал быстро ответил: «Он и так уже натворил слишком много хорошего!»

Рассвет 20 июня обе стороны встретили традиционно, и американцы, и японцы подняли самолеты-разведчики, причем совершенно одновременно — в 05.30. К сожалению Одзава, у него больше не осталось достаточного количества палубных самолетов, и он был вынужден использовать гидросамолеты с крейсеров и линкоров Соединения С. Японские разведчики ничего не обнаружили, но из 9 машин вернулись 3, что тоже говорило о многом. Адмирал Митчер решил проверить западный сектор на расстояние 325 миль. Он надеялся найти если не японский флот, то хотя бы авианосец типа «Сёкаку», который накануне видела «Кавэлла». Предложение поднять ударную группу и направить ее вдоль центральной оси сектора поисков было рассмотрено и быстро отвергнуто. Американские самолеты тоже ничего не обнаружили, не долетев до японских кораблей около 75 миль, и то, что они видели авианосные самолеты, служило слабым утешением. Впрочем, ничего не нашли и «Кейты», которые совершили поиск на глубину до 350 миль. Это не должно никого удивлять, так как Спрюэнс вел погоню более чем вяло. Если японцы отходили со скоростью 18 узлов, то ОС 58 тащилось следом за ними, развив всего лишь 15 узлов. На что рассчитывал американский адмирал, двигаясь с экономической скоростью, сказать сложно. Понятно, что он опасался оставить свои корабли, особенно эсминцы, без топлива, но так погоню не ведут, а вопросы дозаправки можно было решить при наличии желания. Кстати, именно поэтому Митчер радировал Спрюэнсу, предложив направить танкеры на запад, дав им в качестве прикрытия ОГ 58.4.

Спрюэнс из сообщения о замеченных гидросамолетах сделал вывод, что они принадлежат крейсерам, которые сопровождают поврежденный «Дзуйкаку», поэтому он ответил Митчеру: «Поврежденный «Дзуйкаку» все еще может быть на плаву. Если это так, я считаю, что, вероятнее всего, он на северо-западе. Желаю, чтобы сегодня поиск был произведен как можно дальше на запад. Если не будет получено контактов с вражеским флотом, это будет указанием, что флот отходит, и дальнейшее преследование сегодня будет невы-

годным. Если вы согласны, ночью отходите к Сайпану. Прикажу нашим танкерам держаться вместе с ОГ 58.4. «Дзуйкаку» следует потопить, если сможем достать его».

Митчер и Спрюэнс согласились, что японцы, скорее всего, отходят на северо-запад, но гнаться за ними сочли невозможным, чтобы не создавать проблем своим самолетам-разведчикам, которые уже находились в воздухе. Но, как говорится, сколько голов — столько умов. Не все были согласны с командующими, и адмирал Ривз заявил, что японцы уже удрали, поэтому лучше возвращаться назад. Адмирал Ли предложил дать его линкорам другой курс, чем авианосцам. Капитан 2-го ранга Виндхелм, начальник авиационного отдела штаба Митчера, предположил, что поврежденный «Дзуйкаку» отходит на северо-запад со скоростью 15 узлов, и его еще можно догнать. Для этого с «Лексингтона» нужно отправить группу из 12 «Хеллкэтов», вооруженных 500-фн бомбами. Они пролетят 450 миль, потом повернут влево, пролетят еще 30 миль и направятся назад, перекрыв таким образом сектор в 20 градусов. Судя по всему, Виндхелм не читал трудов Морисона, иначе он не предложил бы подобную ересь — отправить ударную группу на 250 миль дальше, чем она может пролететь. Митчер тоже Морисона не читал, и в 12.00 самолеты поднялись в воздух. К 15.00 они достигли предельной точки своего полета, ничего не обнаружили и повернули назад.

Такое положение дел никого не устраивало, и в 12.00, после того, как вернулись разведчики, ОС 58 легло на новый курс, склонившись к северу, и увеличило скорость до 20 узлов. К этому времени японский флот вышел в район, который был назначен для дозаправки, однако вроде бы отработанная процедура у японцев пошла со скрипом. Их корабли были рассеяны на большой площади, а флагман погиб, поэтому координация действий была крайне затруднена. Одзава потерял несколько часов, чтобы собрать свои корабли, при этом он перешел на авианосец «Дзуйкаку». Лишь тогда он узнал, что накануне потеряны около 330 самолетов, и в его распоряжении остались всего 100 машин. Но адмирал Какута при-

слал очередную оптимистическую ложь, сообщив, что многие самолеты нашли прибежище на Гуаме и могут продолжать сражение. После этого решимость Одзава возобновить бой только окрепла, хотя у него уже была возможность убедиться, что доверять Какуте следует с большой осторожностью. Единственным изменением планов стал перенос новой атаки на 21 июня.

Тем временем в 13.30 с «Энтерпрайза» поднялись очередные 12 разведчиков. Спрюэнс по радио приказал Митчеру продолжать поиски до наступления сумерек и поинтересовался положением с топливом. На это Митчер ответил, что на части эсминцев уже начались проблемы, однако он собирается заправить их с тяжелых кораблей, продолжая погоню. А далее произошел странный эпизод. В 15.12 Митчер передает: «Есть признаки того, что наши птички заметили нечто большое. Скорость 23 узла». Что послужило причиной этой радиограммы — неизвестно, тревога оказалась ложной, но крайне полезной.

В 15.40 один из «Авенджеров» второй поисковой группы заметил вдалеке корабли 1-го Мобильного Флота. Он немедленно отправил радиограмму, которую на «Лексингтоне» прочитать никто не смог. Но даже принятой тарбарщины хватило, чтобы понять: что-то назревает. Митчер приказал своим кораблям следовать прежним курсом, держа скорость 20 узлов, после чего он поинтересовался, принял ли кто-нибудь сообщения от других разведчиков. Откликнулся «Йорктаун», который указал несколько иные координаты группы из 10 японских кораблей. Парадоксально, но именно расхождение в данных убедило Митчера, что контакт действительно имел место. Адмирал приказал готовить самолеты к вылету.

А вскоре был получен первый четкий и пространный рапорт. Японский флот находился на расстоянии 275 миль на WNW и шел тремя группами с малой скоростью, принимая топливо с танкеров. Если американцы намеревались атаковать противника, им следовало поторопиться, так как темнота наступала в 19.00. Митчер поинтересовался у Виндхелма,

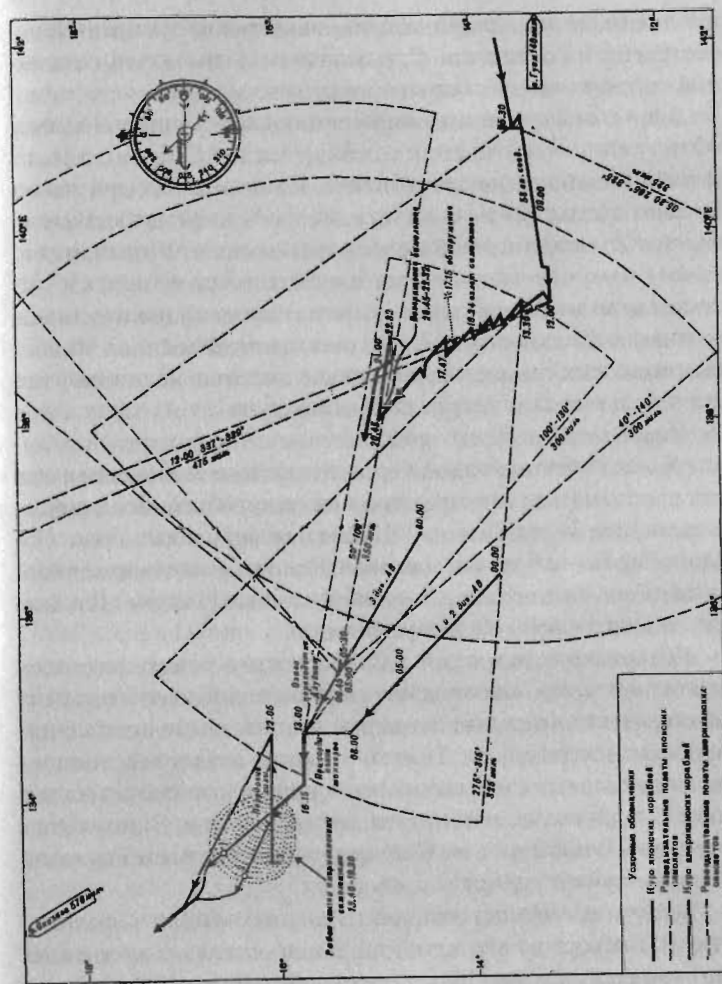
который командовал пикировщиками в бою у Санта-Крус, получится ли атака. Виндхелм ответил, что получится, но у пилотов возникнет много проблем.

Японцы слушали все эти переговоры, и у них появилась твердая уверенность, что они обнаружены. Поэтому в 16.45 Одзава приказал прекратить прием топлива, повернуть на 24 градуса к северу и увеличить скорость до 24 узлов. Разумная, но тщетная предосторожность, потому что Митчер еще в 16.05 начал готовить самолеты к вылету, а в 16.20 ОС 58 развернулось против ветра, и первые самолеты покинули полетные палубы авианосцев. Для экономии времени и топлива самолеты не кружили над авианосцами, пока не построится вся группа, а сразу брали курс на цель, и группа стронлась уже по дороге.

Через 15 минут взлет был завершен, и это была самая большая ударная группа, которую когда-либо поднимали американские авианосцы. Даже в последующих боях эту цифру превзойти не удалось. Собственно, у Митчера не было иного выбора в связи с приближением сумерек. Он мог нанести только один удар, и адмирал постарался, чтобы этот удар получился максимально сильным. Всего взлетели 216 самолетов — 85 «Хеллкэтов», 54 «Авенджер» (из которых только 12 имели торпеды, а остальные несли по 4500-фн бомбы), 51 «Хеллдайвер» и 26 добрых старых «Доунтлесов». Остальные самолеты Митчер решил придержать для возможного повторного удара завтра утром, и дальнейшие события показали, что он был совершенно прав, хотя по иной причине.

Мало кто знает, но один из японских самолетов-разведчиков ухитрился засечь ОС 58, после чего Одзава в 17.20 отправил в атаку аж целых 7 штук торпедоносцев. Чего он намеревался этим добиться — абсолютно непонятно. К счастью для себя, японские летчики не нашли американские авианосцы и вернулись назад.

К 18.00 японцам окончательно стало понятно, что вскоре им предстоит выдержать атаку американских самолетов, и 1-й Мобильный Флот перестроился в ордер ПВО. Ордер-то был



Бой в Филиппинском море. Движение флотов и атака японских кораблей американскими самолетами 20 июня 1944 года

неплохим, но вот в результате имевшей место путаницы и перестроений, Соединение С, чьи авианосцы имели самое сильное сопровождение, больше не стояло между американцами и другими японскими кораблями. В 18.03 японский радар обнаружил американские самолеты, и в воздух поднялись последние японские истребители. Данные об их действиях весьма скудны. Вроде бы у Одзавы еще остались 40 истребителей и 28 истребителей-бомбардировщиков. Хотя принято писать, что уцелевшие ветераны действовали очень умело, на самом деле американцы потеряли в скоротечном воздушном бою всего 12 самолетов. Сами они претендовали на 26 сбитых японских самолетов, что очень удивительно, потому что японцы в ходе боя потеряли 65 самолетов.

Первыми кораблями, которые заметили американцы, была группа из 6 танкеров, которые отстали от главных сил, так как просто не имели скорости военных кораблей. Соединение С адмирала Криты шло в 38 милях западнее танкеров, Соединение В — в 8 милях севернее. Единственный уцелевший авианосец Соединения А — новый флагман Одзавы «Дзуйкаку» — находился в 40 милях от них.

Командир эскадрильи VB-14 «Уоспа» решил, что если уничтожить эти танкеры, то американский флот получит преимущество в случае затяжной погони, и приказал своим пилотам атаковать их. То есть решение атаковать танкеры было взвешенным и продуманным, а не спонтанным, дескать, никаких других целей нет, так пусть хоть эти. В результате танкеры «Гэнь мару» и «Сэй мару» были потоплены, а танкер «Хаясуй» получил повреждения.

Следующими под раздачу попали корабли Соединения В. Так как в него входили 3 авианосца, естественно, оно привлекло самое пристальное внимание американских летчиков. Авианосцы шли треугольником — впереди флагманский «Дзуньё», а позади справа и слева от него «Рюхо» и «Хиё». Их прикрывали линкор, тяжелый крейсер и 8 эсминцев. Кстати, именно эта группа имела самое сильное прикрытие с воздуха, так как на ее авианосцах остались 38 истребителей.

Самолеты «Лексингтона» выбрали именно это соединение, так как капитан-лейтенант Веймут заметил, что к «Дзуйкаку» уже направляются самолеты «Энтерпрайза» и «Уоспа». Попытка японских истребителей остановить противника не удалась, и в 19.04 первые TBF сбросили бомбы на южный авианосец, то есть «Хиё». Пилоты были уверены, что добились 7 попаданий 1000-фн бомбами и 9 — 500-фн, но японские документы ничего этого не подтверждают. Более того, японцы считают, что был атакован головной «Дзуньё», который получил 2 попадания, а еще 6 бомб разорвались рядом с кораблем. «Рюхо» был также атакован «Авенджерами», несущими бомбы. Они зашли на цель с планирования, несмотря на плотный огонь линкора «Нагато», который пустил в ход даже 406-мм орудия. Снова пилоты крупно преувеличили свой успех, так как вместо 8 попаданий имели место лишь несколько близких разрывов, немного поцарапавших авианосец.

А вот «Хиё» повезло гораздо меньше, точнее сказать, вообще не повезло. Классический вариант описания этой атаки дает наш старый друг Морисон:

«4 «Авенджера» с авианосца «Белло Вуд» под командованием лейтенанта Джорджа Брауна атаковали «Хиё». Когда самолет Брауна был поврежден, он приказал радиисту и стрелку выпрыгнуть, а сам продолжал идти прямо на вражеский корабль. Браун сбросил торпеду и добился попадания, как раз, когда авианосец начал круто разворачиваться влево. Торпеда его ведомого прошла мимо. Третья торпеда, лейтенанта Омарка, тоже попала в «Хиё» (в среднюю часть корабля). Браун сумел отвернуть, но, судя по всему, он получил тяжелые ранения, и на свой корабль не вернулся. Два члена экипажа стали свидетелями последних минут «Хиё», когда плавали невдалеке. Пожары быстро охватили весь авианосец, и он пылал от носа до кормы. Пловцы слышали 3 страшных взрыва, за которыми последовали несколько более мелких. Сгустилась темнота, и «Хиё» ушел под воду носом вперед. Поднявшиеся вверх винты бросали яркие блики на темную воду. Через 2 часа после попаданий авианосец затонул».

Этот отчет приводится почти во всех изданиях. Однако существует и другой вариант, это книга «Восходящее Солнце» Джона Толанда. В ней он приводит рассказ одного из матросов «Хиё»:

«У своего зенитного автомата на корме старший унтер-офицер Осита Мицусими услышал крик: «Торпеда!» Он начал считать. Досчитав до 12, он решил, что торпеда прошла мимо. Однако Осита считал слишком быстро. Ужасный взрыв подбросил «Хиё». Затем в авианосец попала вторая торпеда. Пожары быстро распространились по всем палубам, электроэнергия пропала. Корабль остановился и начал крениться на левый борт. Пришел приказ покинуть корабль. На самой корме Осита и еще 12 человек его не слышали и отказались уходить без четкого приказа. Корабль быстро садился. Бурлящая вода поднималась к автомату. Матросы взобрались на леера. «Ждать!» Их командир, молоденький мичман, угрожающе выхватил меч. «Петь Уми-Юкаба!» Перепуганные люди пели, пока вода не дошла до колен. Тогда они оттолкнули офицера и попрыгали в воду. Осита посмотрел назад. Пламя охватило весь авианосец. Офицер стоял на фоне пожара, размахивая мечом, и продолжал петь. Он пропал, когда нос корабля поднялся вверх. Осита поплыл прочь, опасаясь, что его засосет воронка. «Корабль тонет!» — закричал кто-то. Осита оглянулся. «Хиё» стоял вертикально, как палец великана. Он медленно погрузился с «ужасным вздохом».

При первом же взгляде на этот отчет становится ясно, что рассказ Оситы в корне расходится с донесениями американских летчиков, которые настаивали, что «Хиё» затонул носом вперед. В результате мы можем лишь строить предположения, но в точности установить, что произошло, вряд ли удастся.

Судя по всему, в корабль попали 2 торпеды, и он потерял ход и получил крен на левый борт. Аварийной партии удалось остановить поступление воды, хотя это наверняка было непросто — бывший пассажирский лайнер явно не отличался прочностью корпуса. Однако в 19.26 «Хиё» содрогнулся от сильного взрыва. Японцы предполагали, что это

результат атаки подводной лодки, после гибели накануне 2 авианосцев это вполне естественно. Но, скорее всего, на нем также произошел взрыв бензиновых паров, после чего корабль затонул всего за 6 минут. Большая часть экипажа «Хиё» была спасена эсминцами, а прикрывали спасательные работы «Нагато» и «Могами». Всего на авианосце погибло 250 человек.

Флагман Одзавы «Дзуйкаку» имел самое сильное сопровождение — вместе с ним шли 3 крейсера и 7 эсминцев. Его атаквала большая группа самолетов с 4 авианосцев. Почти все «Авенджеры» были вооружены бомбами, что сильно помогло японцам. Пилоты торпедоносцев не были обучены атакам с пикирования, поэтому предпочитали сбрасывать бомбы с планирования, что было гораздо менее эффективно. Корабли сопровождения открыли огонь из всех орудий, в темнеющем небе замелькали трассы всех цветов радуги. Американцы утверждали, что добились нескольких попаданий, но японские документы признают только одно прямое попадание и несколько близких разрывов. В ангаре вспыхнул пожар. А дальше идет то, о чем японские источники говорят крайне скупно, потому что есть, что умалчивать. Нам сообщают, что новая пенная система пожаротушения не сработала и огонь охватил весь ангар. В результате был отдан приказ покинуть корабль, однако аварийная партия все-таки сумела взять огонь под контроль. Однако, судя по всему, на корабле просто началась паника, которую удалось вовремя подавить. От 4 сброшенных торпед «Дзуйкаку» уклонился.

3 маленьких авианосца Соединения С сопровождали больше всего тяжелых кораблей — 4 линкора, 8 крейсеров и 11 эсминцев. Поэтому вполне понятно, что многие американские пилоты не стали лезть на рожон, предпочитая другие цели, хотя не оставили своим вниманием и эти корабли. Эта атака стала знаменитой в основном благодаря звонкой фразе, которую произнес командир эскадрильи VT-28 лейтенант Гифт. Пролетая над танкерами, он изрек: «К черту торговый флот! Поищем военные корабли». Найти-то их он нашел, но ничего серьезного добиться ему не удалось. Летчики выбрали

группу «Тиёды». Но атака авианосца дала лишь 2 попадания 500-фн бомбами в кормовую часть полетной палубы и пару близких разрывов. Вспыхнувшие пожары были быстро потушены. Близкий разрыв вызвал пожар на крейсере «Майя», хотя серьезных повреждений не было и там. Одна бомба попала в корму линкора «Харуна», а еще несколько взорвались вокруг, и вот здесь результат был более серьезным, хотя угрозы кораблю тоже не возникло. И все-таки команде пришлось затопить кормовые погреба, а повреждение кронштейнов гребных валов привело к небольшому снижению скорости.

В целом результаты атаки можно считать вполне удовлетворительными, с учетом большой дистанции и малого времени, оставшегося до темноты, что вынуждало пилотов торопиться. Главным же недостатком стало то, что лишь 12 торпедоносцев из 50 с лишним несли торпеды. Японцы себе такого не позволяли, во время атак 19 июня все их торпедоносцы были вооружены именно торпедами.

Всего в боях 20 июня американцы потеряли 20 самолетов, а японцы — 65 плюс 12 гидросамолетов. Теперь у Одзавы осталось всего 35 авианосных машин и 12 гидросамолетов из 450 и 45 перед началом сражения. И все-таки Одзава еще на что-то надеялся, так как приказал 2 крейсерам соединения Куриты и 10-й флотилии эсминцев повернуть назад и атаковать американцев. Впрочем, этот неразумный приказ был сразу отменен.

Приказ на общий отход был получен Одзавой в 20.45 от командующего Объединенным Флотом адмирала Тоёды, который находился на борту крейсера «Оёдо» во Внутреннем море. Адмирал Кусаки убедил Тоёду отдать его, так как помнил, с какими мучениями принимал подобное решение адмирал Нагумо при Мидуэе. Энергия, с которой была проведена американская атака, показала, что оптимистические отчеты пилотов об атаках 19 июня совершенно неверны, и самое лучшее, что остается сделать — спасти то, что еще можно спасти.

Перед американцами теперь стояли совсем иные проблемы, причем не менее сложные, чем атака вражеских кораблей. Им требовалось в полной темноте посадить на авианосцы 200 са-

молетов. Конечно, к этому времени уже имелся определенный опыт таких операций, но не в подобных масштабах. Ну, дежурное звено. Ну, эскадрилья, в конце концов. Но чтобы столько...

Самолеты показались над авианосцами в 20.45, когда было уже совсем темно. После недолгих колебаний адмирал Митчер приказал включить все сигнальные огни и прожектора. Риск столкнуться с японской подводной лодкой он считал меньше, чем риск потери сотен опытных летчиков. И все-таки посадка прошла далеко не так гладко, как хотелось бы. Самолеты садились на авианосцы вопреки запрещающим сигналам. Разбираться, где свой авианосец, а где чужой, не было ни времени, ни желания. Некоторые летчики вообще пытались сесть на все, что плавает, например, на эсминцы сопровождения, потому что топовый огонь был похож на сигнал офицера, управляющего посадкой. Итоги этого вылета были следующими. В бою погибли 6 истребителей, 10 пикировщиков и 4 торпедоносца. Потерпели аварию и сели на воду 17 истребителей, 35 пикировщиков и 28 торпедоносцев. А сейчас особо подчеркиваем: вот та причина, которая позволила американцам одержать победу в авианосной войне. На корабли не вернулись 100 пилотов и 109 членов экипажей, однако в течение ночи были спасены 51 пилот и 50 членов экипажей. Позднее были спасены еще 33 пилота и 26 членов экипажей, и окончательные потери составили только 39 летчиков — на 100 погибших самолетов.

В течение ночи американские самолеты еще следили за японским флотом, но на рассвете разведчики были вынуждены вернуться на свои корабли. Попытки догнать японцев никто больше не предпринимал, самое большое сражение авианосцев завершилось.

Американцы одержали победу, но, как это ни странно, остались недовольны чуть ли не больше, чем побежденные. Действительно, японский флот вышел в море в полном составе впервые за полтора года, и американцы не сумели его уничтожить, хотя имели огромное превосходство в силах. Многие, даже слишком многие упрекали адмирала Спрюэнса за чрезмерную осторожность, если не трусость.

Сам Спрюэнс предпочитал отмалчиваться, не ввязываясь ни в какие споры. Лишь однажды он публично объяснил свои решения в этом бою. 30 октября 1946 года на лекции в Королевском Обществе он заявил:

«Было бы гораздо лучше, если бы вместо ожидания на месте я пошел на запад, чтобы отыскать японский флот. Однако существовала вероятность, что нас отвлекает одно японское соединение, в то время как другое попытается обойти нас с фланга и ударить по десантным судам возле Сайпана. Японцы ранее часто действовали несколькими широко разбросанными соединениями: при Мидуэе и на юге Тихого океана. Позднее они поступили так же в боях за Лейте. Для нас было исключительно важно захватить Марианские острова, и в период критической ситуации на Сайпане следовало исключить всякий риск. Позднее мы перевели с Энтиветока на Сайпан наши большие плавучие базы гидросамолетов и большое количество патрульных самолетов. После этого начались ежедневные поисковые полеты на большое расстояние. Я должен был иметь достоверную информацию, чтобы начать преследование вражеского флота, согласившись на разумную степень риска».

Однако это объяснение больше смахивает на отговорку, ведь 7 старых линкоров и 7 эскортных авианосцев, находившиеся возле Сайпана, вполне могли остановить любое японское соединение или, по крайней мере, задержать его. Можно было оставить у Сайпана одну оперативную группу из состава ОС 58, а с 12 остальными авианосцами разыскать и атаковать японцев. Самолеты эскортных авианосцев и летающие лодки могли заранее обнаружить приближение любых японских кораблей, и остальные авианосцы вполне успели бы выслать самолеты на помощь. Как бы то ни было, адмирал Митчер был вынужден написать в своем рапорте: «Противник ушел. Единственная воздушная атака, проведенная в тот момент, когда он оказался в пределах досягаемости, причинила ему мало вреда. Вражеский флот не был уничтожен».

Впрочем, как существуют противники решений Спрюэнса, так же существуют и сторонники. Сэмюэль Морисон полностью его оправдывает, однако нужно учитывать, что Морисон писал **официальную** историю американского флота. Адмирал Нимиц в своем рапорте об операциях июня 1944 года обтекаемо заметил: «Можно бесконечно гадать, как следовало разыгрывать данный расклад и как можно было бы победить, если карты бы легли иначе». В общем, про Спрюэнса можно сказать то же самое, что про адмирала Джеллико в Ютландском сражении: он сделал все, чтобы не проиграть бой, и почти ничего не сделал, чтобы его выиграть.

Вы можете спросить: а при чем тут сандалии, вынесенные в заголовок? Я честно отвечаю: действительно ни при чем. Но только эта фраза взята из официального документа, подготовленного штабом 1-го Мобильного Флота. Японские адмиралы, рассматривая итоги крупнейшей авианосной битвы, цитируют 49-ю главу Боевой Сутры, написанной, кажется, еще до рождения Христа. Остается лишь вопрос, который задавал Александр Васильевич Суворов: «В каком амбаре найден сей изъеденный мышами артикул?» И стоит ли после этого удивляться весьма своеобразным решениям японских адмиралов?

ВИРТУАЛЬНАЯ РЕАЛЬНОСТЬ НОМЕР ШЕСТЬ

Вечером 20 июня адмиралу Спрюэнсу пришлось решать тяжелую проблему. Он знал, что японский флот потерпел поражение в битве, но ее результаты Спрюэнса ни в коей мере не устраивали. Он до сих пор толком не знал, сколько японских авианосцев было потоплено, а сколько лишь повреждено, но вот что ему было известно точно — это количество совсем невелико. Летающая лодка «Маринер», которая следила за японским флотом, сообщила, что за многими кораблями тащится нефтяной след, поэтому можно было надеяться на новую добычу, однако погоню следовало вести со всем прилежанием. Серьезное недоумение вызвала радиограмма адмирала Митчера: «Учитывая восточный ветер, невозможно

сближаться с противником на скорости более 15 узлов. Противник отходит в северо-западном направлении, вероятно готовя дозаправку. Нанесены некоторые повреждения. Вчера зенитный огонь был особенно плотным и точным. Многие самолеты повреждены. Мы надеемся найти сегодня пару подбитых кораблей». Ее можно было трактовать как угодно — и как желание устремиться в погоню, и как совершенно законное основание никакой погони не вести: ветер, мол, не тот.

Но тут совершенно неожиданно вылез со свежей инициативой командир эскадрильи торпедоносцев «Энтерпрайза» капитан-лейтенант Мартин. Он предложил в полночь отправить 2 самолета его эскадрильи для слежения за японцами, а потом провести ночную атаку торпедоносцев. Адмирал Митчер утвердил было его план, потом отменил, но все-таки сообщил о нем Спрюэнсу. Тот заколебался. Перед глазами стояли чудовищные потери при ночной посадке, однако ведь атаку можно было организовать так, чтобы самолеты садились уже после наступления рассвета. Впрочем, Спрюэнса продолжали мучить сомнения, он по-прежнему опасался за судьбу плацдарма, однако за активные действия категорически высказался начальник авиационного отдела его штаба капитан 2-го ранга Гас Виндхелм. Он заявил, что после потерь, которые понесли японцы накануне, серьезного удара японцы нанести не смогут, а возле островов останутся эскортные авианосцы ОГ 52.11 и ОГ 52.14, а также линкоры ОГ 52.6 и 52.10. Этих сил будет более чем достаточно для отражения любого нападения, которое сумеют организовать японцы оставшимися у них силами. Но практически наверняка никакого нападения не последует, потому что главной заботой адмирала Одзавы сейчас является спасение собственной шкуры, продырявленной во многих местах. После этого Виндхелм деликатно добавил, что еще полчаса обсуждения, и предмет спора отпадет сам собой. И тогда Спрюэнс решился, видимо, он хорошо запомнил упреки вояк типа Хэлси в том, что при Мидуэе совершенно напрасно упустил японцев после того, как были уничтожены авианосцы Нагумо.

В результате 21 июня в 02.15 с «Энтерпрайза» взлетели 2 «Авенджера», один из которых пилотировал Мартин. Но тут выяснилась не слишком приятная вещь — от всей VT-10 остались всего 5 самолетов, однако Спрюэнс принял решение и собирался выполнять его методично и последовательно. Он немедленно приказал готовить к вылету самолеты VT-16 с «Лексингтона» и VT-51 с «Сан Хасинто». Решение было вполне логичным, в атаке должны были принять участие самолеты одной оперативной группы, его даже можно назвать логичным в квадрате, потому что авиагруппы ОГ 58.3 пострадали меньше других во время вчерашней атаки.

И все-таки Спрюэнс так и не смог решиться на безоговорочное преследование. Он приказал ОГ 58.3 (в которую входили упомянутые авианосцы) и ОГ 58.2 преследовать японцев, развив скорость 25 узлов, тогда как ОГ 58.1 и ОГ 58.4 следовали сзади со скоростью 17 узлов. Таким образом Спрюэнс намеревался подстраховаться сразу от двух опасностей — часть соединения не отходила слишком далеко от Сайпана, и лишь часть соединения рисковала создать себе проблемы с нехваткой топлива, но при этом сохранялась возможность взаимодействия обеих частей соединения. Вдобавок тихоходная часть ОС 58 должна была искать летчиков, севших вечером на воду. Решение далеко не идеальное, но в этом был весь Спрюэнс — он всегда пытался перепрыгнуть канаву в два приема.

Разведывательные «Авенджеры» обнаружили японский флот, отходивший несколькими разрозненными группами, примерно в 280 милях к северо-западу от передового соединения. Первым был обнаружен пострадавший накануне авианосец «Дзуньё», шедший в сопровождении крейсера «Могами» и 4 эсминцев. «Рюхо», входивший в состав соединения адмирала Дзосимы, хоть и был поврежден накануне, тем не менее сохранил скорость, а «Дзуньё», машины которого никогда не развивали штатной мощности, получил две бомбы и медленно, но верно отставал. Чуть южнее был обнаружен авианосец «Титосэ», мало заметный на фоне сопровождавшего его линкора «Мусаси». Где-то на северо-западе маячил смут-

ный силуэт авианосца «Дзуйкаку» и кораблей сопровождения. Словом, обнаружить весь японский флот так и не удалось, но Спрюэнс решил, что и этих кораблей достаточно.

Как мы уже говорили, следом за разведчиками стартовала сводная группа из 20 торпедоносцев с авианосцев ОГ 58.3. Они вышли к цели уже в предрассветных сумерках, когда радар не был особо нужен. Естественной первой целью стал замыкавший строй «Дзуньё», который в результате полученных повреждений не мог ни поднимать, ни принимать самолеты. Если уж быть совсем точными, их и не осталось. Поэтому когда торпедоносцы внезапно выскочили из серой мути прямо перед японскими кораблями, их встретила лишь пара неуверенных залпов с «Могами». Командовавший атакой лейтенант Стерри из VT-16 приказал части торпедоносцев заняться «Могами», но нормально распределить самолеты по двум целям сложно даже в дневное время, а уж в полумраке это невозможно в принципе. В результате 14 самолетов атаковали авианосец, и только 6 осталось на долю крейсера.

У капитана 1-го ранга Киёми не было никаких шансов уклониться от атаки, потому что случайно или намеренно, но у американцев получились классические клещи — 8 «Авенджеров» справа и 6 слева. Поэтому можно говорить лишь о том, что в сумерках пилоты не смогли прицелиться как следует, лишь поэтому авианосец получил всего 3 попадания, как ни странно два из них пришлись в левый борт, причем прямо в машинные отделения. Выдержать такой удар бывший лайнер не мог, и все-таки скорость, с какой затонул «Дзуньё», удивляет. То, что с кораблей сопровождения видели четыре или пять сильных вспышек, заставляет предположить, что взорвались погреба боеприпасов. Из всей команды спаслись только 7 человек, находившихся на мостике, однако никто из них не мог толком описать происходившее. Среди погибших оказался и контр-адмирал Такезэди Дзёодзима, командир 2-й дивизии авианосцев.

«Могами» отделался гораздо легче — ему в левый борт попала всего одна торпеда, так как все торпедоносцы зашли с этой стороны. Но, видимо, крейсер исчерпал свою долю

невезения при Мидуэе, потому что он отделался большой пробоиной в носовой части, но корпус выдержал. Видимо, ремонт был проведен качественно. И уж совершенно неожиданным результатом атаки стало попадание торпеды в эсминец «Самидарэ», который никто из пилотов атаковать не собирался. Судя по всему, эсминец получил одну из торпед, предназначавшихся «Могами», поскольку он шел справа от «Могами». Эсминцу одного попадания хватило, он потерял ход. Командир 4-й флотилии эсминцев капитан 1-го ранга Такахаси приказал добить его торпедой, так как решил, что в любой момент могут появиться американцы.

В ходе атаки ни один из торпедоносцев не был сбит, и она серьезно встревожила адмирала Одзаву. Он приказал кораблям увеличить скорость и следовать по способности в Накагасукэ Ван на Окинаву, под прикрытие базовой авиации. Однако адмирал прекрасно понимал, что как минимум еще одну воздушную атаку ему придется выдержать.

А в это время адмирал Спрюэнс выслушивал рапорты пилотов. Они, как это всегда бывает, слегка преувеличили свои достижения и заявили, что потопили авианосец, линкор и крейсер. И снова перед Спрюэнсом во весь рост встал все тот же проклятый вопрос: гнаться или не гнаться дальше? Ведь уже во второй раз его атака не принесла тех результатов, на которые он рассчитывал. И снова инициативу взял на себя Виндхелм, темперамент которого явно перевешивал скромность адмирала.

В результате в 07.34 с кораблей контр-адмирала Монтгомери взлетели 45 истребителей, 40 пикировщиков и 18 торпедоносцев. Сам Монтгомери, опираясь на донесения пилотов, разрешил вооружить «Хеллкэты» бомбами, так как не ожидал серьезного сопротивления в воздухе. Когда через 2 часа ударная группа заметила на горизонте японские корабли, стало ясно, что расчет Монтгомери полностью оправдался. Навстречу американским самолетам поднялись не более 15 японских истребителей, и этот хлипкий заслон был проломлен американцами без особого труда.

Первой в поле зрения американцев попала группа авианосца «Титосэ», на котором держал флаг адмирал Обаяси. Сопровождавшие его корабли открыли бешеный огонь, но, к сожалению для японцев, сразу выяснилось, что количество стволов зенитной артиллерии не компенсирует устарелые методы стрельбы и примитивные системы управления огнем. Именно в Филиппинском море это было продемонстрировано впервые, но более наглядно это доказали жестокие бои за Лейте, когда даже сотни стволов 25-мм автоматов не могли остановить американские самолеты.

Сначала вышли в атаку пикировщики «Банкер Хилла», которые всадили 2 бомбы в «Титосэ». На авианосце вспыхнули пожары, однако он не потерял ход и пока еще держался в строю. Зато внимание пикировщиков «Уоспа» привлек гигант «Мусаси», которого они атаковали со скаутским энтузиазмом. Линкор получил 3 попадания 1000-фн бомбами, но это ему совершенно не повредило. В очередной раз американские пилоты продемонстрировали далеко не блестящую меткость. Тем временем истребители, которым было явно нечем заняться, принялись гоняться за кораблями охранения. 6 «Хеллкэтов» с «Банкер Хилла» атаковали тяжелый крейсер «Такао», но умелое маневрирование капитана 1-го ранга Онодо помогло крейсеру уклониться от сброшенных на него бомб, хотя сам капитан заплатил за это. Он управлял кораблем с открытого мостика, и внезапная пулеметная очередь сразила его и еще нескольких офицеров, стоявших рядом.

Однако энтузиазм пилотов «Хеллкэтов» не остался без вознаграждения, только в очередной раз результат не соответствовал затраченным усилиям. Получив несколько бомбовых попаданий, взорвался и затонул эсминец «Наганими».

После этого настала очередь торпедоносцев. Естественно, их главной целью стал горящий «Титосэ», который начал испытывать проблемы с управлением, так как пожары становились все сильнее. Авианосец получил 2 попадания торпедами, которые решили его судьбу. Авианосец получил большой крен на правый борт и потерял ход. Как и в случае с «Самидарэ», это стало решающим фактором. Адмирал Обаяси приказал

эвакуировать команду и затопить авианосец, сам он остался на корабле, несмотря на жаркие возражения членов штаба. Еще одна торпеда попала в «Мусаси», но линкор этого тоже не заметил: чтобы нанести ощутимый вред подобному исполину, требовались иные масштабы атак. Все-таки расчеты японских конструкторов частично оправдались. Если новые линкоры и не стали совсем непотопляемыми, от противника требовалось на порядок больше усилий, чтобы только вывести их из строя. Кстати, именно после этого боя в японском флоте слава линкоров типа «Ямато» укрепилась еще больше.

На сей раз без потерь американцы не обошлись, погибли 5 истребителей, 4 пикировщика и 6 торпедоносцев.

После возвращения второй волны адмирал Спрюэнс с колоссальным облегчением приказал возвращаться назад. По его мнению, корабли ОС 58 и так уже зашли на запад гораздо дальше, чем можно. В общем, его попытка преследования так и не привела к уничтожению остатков японского флота, удалось потопить всего 2 авианосца и 2 эсминца. Причины этой относительной неудачи лежат на поверхности — половинчатые решения адмирала Спрюэнса, который так и не решился использовать всю мощь Оперативного Соединения 58, если бы он решился бросить в погоню все 4 оперативные группы, результат мог получиться в два раза убедительней. К тому же он слишком рано отказался от продолжения погони, американские авианосцы вполне могли атаковать противника еще раз. Отговорки, что причиной прекращения погони стала нехватка топлива, и есть не более чем отговорки, тем более что японцы тоже начали испытывать подобные проблемы, ведь своим преследованием Спрюэнс сорвал намеченную Одзавой дозаправку.

Так завершилась крупнейшая битва авианосцев. Хотя американцы имели подавляющее превосходство в силах, решительной победы им добиться не удалось. Они потопили 5 авианосцев и 2 эсминца, не потеряв ни одного своего корабля, хотя вклад авианосной авиации в этот успех оказался не слишком большим, ведь два тяжелых авианосца были потоплены подводными лодками.



Бой у мыса Энганьо

ОБМАНЩИКИ И ОБМАНУТЫЕ

Последний бой авианосцев состоялся 25 октября 1944 года недалеко от Филиппин, но к дуэлям его отнести уже никак невозможно, скорее уж это было повторение истории несчастного маленького «Гермеса», хотя в зеркальном отражении, настолько велико было преимущество американцев. Тем более что некогда гордому Кидо Бутай была отведена унизительная роль приманки для американских авианосцев. Снова в японском флоте на первые роли вышел линейный корабль, только сейчас это было совершенно вынужденной мерой, так как с авианосцами, точнее, с пилотами авианосной авиации дело обстояло из рук вон плохо.

Вообще-то к началу октября 1944 года у японцев еще имелись 9 авианосцев, не считая эскортных, в том числе новейшие «Унрю» и «Амаги». Однако они не сумели наскрести даже 400 пилотов, чтобы укомплектовать их авиагруппы, и потому решили не использовать авианосцы в сражении. Впрочем, это мало помогло. Авианосец «Унрю» пришлось использовать в качестве быстроходного транспорта для доставки в Манилу реактивных бомб «Ока», боеголовок торпед и бомб. 19 декабря он был атакован подводной лодкой «Редфиш» и получил 2 попадания торпедами. Опасный груз взорвался, и через 7 минут авианосец затонул, унеся с собой командира капитана

1-го ранга Канамаэ и 1240 офицеров и матросов. Эсминец «Сигурэ» сумел спасти из всей команды только 1 офицера и 146 матросов.

Но мы забежали немного вперед. Осенью 1944 года, готовясь к отражению нового наступления американцев, японское командование разработало несколько планов, так как не знало, где именно будет нанесен следующий удар. План «Сё-1» был создан на случай вторжения американцев на Филиппинские острова. План «Сё-2» предусматривал оборону района Формоза — Рюкю — Южный Кюсю, план «Сё-3» — оборону Кюсю — Сикоку — Хонсю, план «Сё-4» — оборону Хоккайдо. Собственно, уже нумерация этих планов показывает, что наиболее вероятным японцы считали вторжение на Филиппины. Японская армия сосредоточила все свои усилия на укреплении именно этого архипелага.

Давайте рассмотрим более детально план «Сё-1». Он предполагал нанести американскому флоту несколько последовательных ударов.

1. Базовая авиация флота должна встретить силы вторжения на расстоянии 700 миль от архипелага и нанести им потери. После этого во взаимодействии с армейской авиацией она должна окончательно уничтожить десантные силы американцев в районах высадки.

2. Объединенный Флот должен собраться в бухте Бруней на севере Борнео. В нужный момент он выходит в море, чтобы перехватить вражеские войсковые конвои.

3. После того, как противник начнет высадку, Объединенный Флот с боем прорывается к плацдарму и уничтожает силы вторжения.

4. Авианосное соединение адмирала Одзавы должно отвлечь вражеские авианосцы как можно дальше на север, чтобы облегчить решение предыдущей задачи.

Внешне все это выглядело убедительно. И недаром план «Сё-ити-го» производит впечатление не только на горе-историков типа С. Переслегина, но и на серьезных авторов вроде В. Кофмана, который назвал его «исключительно изящным и продуманным». На самом же деле этот план страдал

целым рядом органических недостатков, которые усугублялись неразберихой, царящей в командовании флота. Про него можно сказать то же самое, что и про запутанный и переусложненный план захвата Мидуэя. Японцы еще на стадии планирования предположили, что противник будет делать именно то, что им нужно, а не то, что разумно и естественно в складывающейся ситуации. Создается впечатление, что это был врожденный порок всех японских адмиралов. Правда, в реализации их плана японцам помогли американцы, в основном, разумеется, командующий 3-м флотом адмирал Хэлси, но даже его помощи не хватило, и, самое главное, не могло хватить.

Прежде всего, был нарушен главный принцип всех военных операций — сосредоточение сил. Японцы разделили свой и без того слабый флот на несколько независимых отрядов, причем, когда подошло время начать операцию, произошло дальнейшее дробление сил. Сначала предполагались совместные действия трех соединений: Куриты, Одзавы и Симы. При этом 5-й флот вице-адмирала Киёхидэ Сима подчинялся Командованию юго-западного района, а Курита и Одзава — непосредственно адмиралу Тоёда. Но тут же из состава 5-го флота были выведены линкоры «Исэ» и «Хьюга», которые передали Одзаве. Соединение Куриты ослабили, выделив из него линкоры «Фусо» и «Ямасиро» на том основании, что их скорость равна всего лишь 21 узлу, тогда как остальное соединение может развить 26 узлов. Появилось Соединение С, которым командовал вице-адмирал Сёдзи Нисимура. Эти четыре командира не имели связи друг с другом, все действия должен был координировать адмирал Тоёда из Токио. Как обо всех этих перестройках рассказывает капитан 1-го ранга Тосикадзу Омаэ, начальник штаба Одзавы: «Я лично позвонил в штаб, и все вопросы были решены на месте по телефону. Все было спланировано в самый последний момент». Вот как японцы готовились к решающему сражению.

Вдобавок до сих пор отсутствовала координация планов и действий между армией и флотом. Командовавший японскими войсками на Филиппинах генерал Ямасита

после войны на допросе показал, что не имел ни малейшего представления о планах флота. Вдобавок армейская авиация на Филиппинах подчинялась не Ямасите, а командующему районом маршалу Тераути, чей штаб находился в Сайгоне.

Вот здесь и была заложена первая мина под «изящный и продуманный» план «Сё». Весь опыт Тихоокеанской войны говорил, что японцы не могут обеспечить надежную и оперативную связь с находящимися в море соединениями. Всем застит глаза случайно принятая в Токио радиogramма Футиды: «Тора! Тора! Тора!» Однако она является тем самым исключением, которое подтверждает общее правило. Например, разгром при Мидуэе во многом был обусловлен тем, что на флагманском авианосце Нагумо не были приняты несколько важнейших радиogramм, в частности, сообщение о провале попыток разведки Пёрл-Харбора гидросамолетами с подводных лодок. Контр-адмирал Танака, отличившийся во время боев за Гуадалканал, прямо называет неудовлетворительное состояние радиосвязи причиной нескольких поражений и серьезных потерь, которые понесли соединения под его командованием.

Ключевым моментом успеха операции было своевременное обнаружение американцев. Более того, требовалось еще угадать, где именно начнется высадка. Здесь таилась вторая мина. Японская разведка в очередной раз оказалась не на высоте. Армия была уверена, что американцы будут высаживаться на главном острове архипелага Лусоне, и перебрасывала подкрепления туда, даже ослабив гарнизон Лейте, куда был высажен американский десант. Флот ежедневно отправлял на разведку несколько самолетов, однако они так и не нашли американской армады. О готовящемся вторжении японцы узнали только 17 октября, когда началось траление у побережья Лейте. К полудню 18 октября были захвачены несколько мелких островков, прикрывающих намеченный плацдарм; а 20 октября началась высадка главных сил десанта. Это означало одно: японцы безнадежно опоздали, и весь план «Сё-1» лишился смысла.

Адмирал Тоёда отдал приказ начать исполнение плана «Сё-1» буквально через 9 минут после первого выстрела крейсера «Денвер» по берегу Лейте (именно с этого выстрела началось освобождение Филиппин). Но далее он проявил непонятную медлительность и нерешительность, теряя время, которого у него и так оставалось немного. Соединение Куриты вышло из Лингга 18 октября (уже с опозданием в один день!), оно направилось в Бруней для дозаправки, где провело двое суток. Только 22 октября в 08.00 Курита вышел в море, адмирал Нисимура отправился в свой последний путь еще позднее — в 15.00 того же дня. Адмирал Одзава вышел вечером 20 октября, а соединение адмирала Симы — 21 октября.

Авианосцы Одзавы должны были отвлечь на себя главные силы американского флота и увести их подальше на север. Линкорам Куриты следовало прорваться через Центральные Филиппины (море Сibuян и пролив Сан-Бернардино) и выйти к заливу Лейте с севера. Нисимура и Сима должны были прорываться с юга через пролив Суригао. При этом адмирал Тоёда предложил Симе лишь «взаимодействовать» с Нисимурой, после чего этот адмирал, разумеется, решил действовать самостоятельно. Он изначально запланировал войти в пролив чуть ли не на час позднее Нисимуры. Какого-то разумного объяснения такой «самостоятельности» найти просто невозможно.

Филиппинская операция — это еще одна любимая точка приложения сил альтернативщиков. Как они только не изощряются, чтобы доказать, что японцы тоже могли победить. Наверное, в этом они все-таки перещеголяли и автора плана — адмирала Тоёду. Однако все эти расчеты страдают массой роковых недостатков, причем, в отличие от японских адмиралов, господа альтернативщики, как и положено этому буйному племени, не привыкли обращать внимание на всякие досадные мелочи. Главная ошибка и тех, и других — японцы могли прибыть к заливу Лейте лишь после того, как американцы уже завершили разгрузку транспортов. Японские линкоры сумели бы ненадолго поставить под угрозу коммуникации плацдарма — и только. Если заблуж-

дения японцев еще можно объяснить, поскольку они просто не представляли себе степень отлаженности машины, которая им противостояла, то сегодня нести подобную чушь даже неприлично. Похоже, японские адмиралы ориентировались на свои собственные методы высадки десанта и рассчитывали, что у них будет пара дней, чтобы прорваться к плацдарму. Но американцы не дали им этого резерва времени. Прочитируем американского историка С. Э. Морисона:

«Аэродромы Дулаг и Таклобан попали в руки американцев 21 октября, армейские инженеры быстро расчистили и расширили их. 24-я дивизия захватила в 09.00 гору Гуинханданг. Сам Таклобан, единственный город на острове, имевший какой-то порт, был захвачен в тот же день. К полуночи 132 000 человек и почти 200 000 тонн грузов и снаряжения находились на берегу. Первые эшелоны Северного и Южного Ударных Соединений освободились от грузов, и большая часть транспортов ушла. Теперь в заливе Лейте остались лишь 3 флагманских корабля десантных сил с 3 адмиралами на борту, 1 АКА, 25 LST и LSM, 28 транспортов типа «Либерти». Все линкоры, крейсера и эсминцы групп огневой поддержки выдвинулись в пролив Суригао, чтобы встретить врага. Генерал-лейтенант Крюгер развернул на берегу штаб 6-й армии. Десантная фаза операции на острове Лейте завершилась. Теперь начиналась первая фаза морской битвы за Лейте».

Все, после этого сражение уже было проиграно японцами. «Морская битва за Лейте» полностью лишалась всякого смысла. Даже если бы Курита прорвался в залив Лейте, максимум, что ему удалось бы, это потопить несколько пустых транспортов. Ах, да, еще сохранялся шанс одним махом прикончить адмиральскую группировку Барби — Уилкинсона — Тэрнера на ее флагманских кораблях, а также примкнувшего к ним генерала МакАртура, который пока еще находился на легком крейсере «Нэшвилл». Перспектива, разумеется, очень заманчивая. Но стоят ли эти четыре человека гибели всего японского флота? Полагаю, никто из японских адмиралов не заблуждался: из залива Лейте американцы не дадут выйти ни одному кораблю.

Еще одна мина, подложенная под основание плана «Сё-1», взорвалась задолго до начала его исполнения. В результате рейдов американских авианосцев была перемолота не только японская авиация на Филиппинах, но и на Формозе, откуда можно было перебрасывать подкрепления. Поэтому пункт первый плана сразу ушел в небытие прежде, чем японцы успели хотя бы подумать о его реализации.

Короче, у плана «Сё-1» не было никаких шансов на успех. Немного найдется сражений, при анализе которых нет никакого смысла заниматься сравнением сил, настолько велико превосходство одной из сторон, и битва за Лейте относится именно к таким.

На фоне того, что имели американцы, японский флот смотрится довольно жалко. Некоторые историки позволяют себе упомянуть превосходство японцев в тяжелых крейсерах, что выглядит откровенным издевательством, учитывая все остальное. Вдобавок японские моряки уже не могли рассчитывать на поддержку базовой авиации, так как на аэродромах Филиппин уцелело около 600 самолетов, на авианосцах же осталось всего лишь 116 машин. Дело в том, что адмирал Тоёда старательно повторил ошибку, уже допущенную однажды адмиралом Ямамото. Тот во время боев на Соломоновых островах собственными руками уничтожил свою же авианосную авиацию, отправив самолеты с авианосцев в Рабаул, чтобы они приняли участие в операции И-ГО. А сейчас адмирал Тоёда послал на Формозу самолеты 3-й и 4-й дивизий авианосцев, что привело точно к такому же результату. Одзава мрачно заметил: «Мои авиагруппы были очень ослаблены. Я не собирался посылать подкрепления на Формозу, но получил прямой приказ Тоёды». Соотношение сил было безнадежным для японцев, однако отступать было некуда, и японский флот принял свой последний бой.

Впрочем, как я уже отмечал выше, американские адмиралы хорошо потрудились, чтобы создать себе проблемы. Однако превосходство американцев было настолько колос-

сальным, что никакие ошибки уже не могли принести японцам победу, хотя Хэлси и Кинкейд многое сделали, чтобы затруднить свою собственную победу.

Следует сказать, что система командования американцев страдала теми же пороками, что и японская. Хэлси и Кинкейд не подчинялись друг другу, они должны были только «взаимодействовать». И точно так же, как у японцев, базовая авиация не подчинялась ни тому, ни другому. Вообще ситуация с американской авиацией граничила с анекдотом. Существовали целых **шесть** независимых авиационных командований. Генерал МакАртур имел в своем распоряжении авиацию Юго-Западной части Тихого океана и эскортные авианосцы Кинкейда. Адмиралу Нимицу подчинялись быстроходные авианосцы и авиация Центральной части Тихого океана. XIV Воздушная армия в Китае находилась в распоряжении генерала Стилуэлла, командующего Китайско-индийско-бирманским театром. Но существовала еще XX Воздушная армия, не подчиняющаяся ни армии, ни флоту. Американские ВВС вели свою собственную войну. Однако слишком велик был запас прочности, которым обладали американцы.

Самым известным эпизодом стала плохо продуманная (или вообще непродуманная?) погоня адмирала Хэлси за японскими авианосцами. Почему это произошло, можно только гадать, и объяснений можно найти много, причем самых разнообразных. Первое и самое поверхностное, хотя это совсем не обязательно ложное, объяснение заключается в личности адмирала. Энергичный и не слишком умный офицер, жаждущий боя и не привыкший размышлять... Например, как мастерски загнал он собственный флот в бушующий тайфун, погубив 3 эсминца и сотни людей. Фигура достаточно типичная. В этом отношении Хэлси очень напоминает антигероя другого крупного сражения — адмирала Дэвида Битти. Битти тоже очень рвался вперед, не утомляя себя расчетами.

Есть еще одно бросающееся в глаза объяснение, которое американские историки старательно не замечают по вполне понятным причинам. Это вульгарнейшая черная зависть. Де-

ло в том, что к октябрю 1944 года на Тихоокеанском театре состоялось уже несколько авианосных боев, но адмирал Хэлси не командовал ни в одном из них. Особенно обидным эпизодом стала битва при Мидуэе, где Хэлси должен был возглавить американское соединение, но попал в госпиталь буквально накануне боя, и все лавры достались Раймонду Спрюэнсу. Победу в Филиппинском море одержал тот же Спрюэнс. Даже ничем не выдающийся адмирал Флетчер сумел добиться кое-каких успехов, а вот на долю Хэлси не выпало решительно ничего весомого, разве что рейд Дулитла, так ведь и он называется рейдом Дулитла, а не Хэлси. А война уже подходит к концу... И вот Хэлси решает добиться победы, оглушительной победы, уничтожить обнаруженные японские авианосцы, для чего бросает против них все свои силы, совершенно не думая об охране пролива Сан-Бернардино. Хэлси вполне мог оставить одну из своих оперативных групп для охраны пролива, но ему нужна **гарантированная сокрушительная** победа. Апофеозом жажды личной победы стала попытка догнать и уничтожить уцелевшие японские корабли линкорами ОС 34 под командованием, сами понимаете, адмирала Хэлси лично. В результате получилось то, что получилось.

Впрочем, свою долю вины за это несет и адмирал Нимиц, который отдал несколько двусмысленный приказ. Этот приказ если не прямо оправдывал Хэлси, то предоставлял ему возможность прикрыться распоряжением вышестоящего начальника. Нимиц писал: «В случае если представится или будет создана возможность уничтожения главных сил вражеского флота, такое уничтожение становится вашей главной задачей». Поэтому Хэлси с чистой (или нечистой) совестью мог заявить, что считал авианосцы Одзавы «главными силами».

Итак, все было готово для самого грандиозного в истории морского сражения — битвы за Лейте, жаль только, что его исход был предрешен заранее, как и судьба японских авианосцев. При этом сражение авианосцев должно было стать лишь второстепенным эпизодом, что было совершенно нети-

пично для Тихого океана. Начальник штаба Куриты адмирал Коянаги писал: «Наши офицеры придерживались мнения, что командующий Объединенным Флотом должен прилететь из Японии и взять на себя лично командование флотом в решающий момент войны. Многие офицеры открыто критиковали приказы высших штабов и выражали надежду, что они будут изменены. Но приказ есть приказ, и не в наших силах было его изменить. Нам оставалось лишь исполнять его без колебаний и рассуждений».

Адмирал Одзава без колебаний и рассуждений повел свою эскадру в бой и встретился с американцами вблизи мыса Энганьо. Между прочим, в переводе с испанского это слово означает обман, уловка, что очень подходит данной части плана «Сѐ-1», так как Одзава предстояло не разгромить американцев, а обмануть их. Как это получилось, мы рассмотрим далее.

СОСТАВ СИЛ

3-й флот (адмирал Хэлси)

Оперативное Соединение 38 (вице-адмирал Митчер)

Оперативная Группа 38.1 (вице-адмирал МакКейн)

Авианосцы «Уосп» (33 F6F-3, 3 F6F-3N, 2 F6F-3P, 14 F6F-5, 1 F6F-5N, 25 SB2C-3, 5 TBF-1C, 1 TBF-1D, 11 TBM-1C, 1 TBM-1D — 96 самолетов), «Хорнет» (11 F6F-3, 2 F6F-3N, 1 F6F-3P, 21 F6F-5, 2 F6F-5N, 3 F6F-5P, 25 SB2C-3, 1 TBF-1C, 17 TBM-1C — 83 самолета), «Хэнкок» (37 F6F-5, 4 F6F-5N, 30 SB2C-3, 12 SB2C-3E, 18 TBM-1C — 101 самолет), «Монтерей» (21 F6F-5, 2 F6F-5P, 9 TBM-1C — 32 самолета), «Коупенс» (25 F6F-5, 1 F6F-5P, 9 TBF-1C — 35 самолетов), 6 тяжелых, 3 легких крейсера, 21 эсминец

Оперативная Группа 38.2 (контр-адмирал Боган)

Авианосцы «Интрепид» (36 F6F-5, 5 F6F-5N, 3 F6F-5P, 28 SB2C-3, 18 TBM-1C — 90 самолетов), «Банкер Хилл» (27 F6F-3, 14 F6F-5, 4 F6F-3N, 4 F6F-5N, 17 SB2C-1C, 3 SBF-1, 1 SBW-1, 17 TBM-1C, 2 TBM-1D — 88 самолетов), «Кэбот»

(3 F6F-3, 18 F6F-5, 1 TBF-1C, 8 TBM-1C — 30 самолетов), «Индепенденс» (3 F6F-3, 2 F6F-5, 14 F6F-5N, 8 TBM-1D — 27 самолетов), 2 линкора, 2 легких крейсера, 18 эсминцев

Оперативная Группа 38.3 (контр-адмирал Шерман)

Авианосцы «Эссекс» (22 F6F-3, 3 F6F-3N, 2 F6F-3P, 23 F6F-5, 1 F6F-5N, 25 SB2C-3, 15 TBF-1C, 5 TBM-1C — 96 самолетов), «Лексингтон» (14 F6F-3, 2 F6F-3N, 2 F6F-3P, 23 F6F-5, 1 F6F-5N, 30 SB2C-3, 18 TBM-1C — 90 самолетов), «Принстон» (18 F6F-3, 7 F6F-5, 9 TBM-1C — 34 самолета), «Лэнгли» (19 F6F-3, 6 F6F-5, 9 TBM-1C — 34 самолета), 4 линкора, 4 легких крейсера, 14 эсминцев

Оперативная Группа 38.4 (контр-адмирал Дэвисон)

Авианосцы «Франклин» (1 F6F-3, 1 F6F-3N, 30 F6F-5, 1 F6F-5N, 4 F6F-5P, 31 SB2C-3, 18 TBM-1C — 86 самолетов), «Энтерпрайз» (35 F6F-5, 4 F6F-3N, 34 SB2C-3, 19 TBM-1C — 92 самолета), «Сан Хасинто» (14 F6F-3, 5 F6F-5, 7 TBM-1C — 26 самолетов), «Белло Вуд» (24 F6F-5, 1 F6F-5P, 9 TBM-1C — 34 самолета), 1 тяжелый, 1 легкий крейсера, 11 эсминцев

Когда адмирал Хэлси сформировал Линейные Силы (ОС 34) под командованием вице-адмирала Ли, в него вошли 6 линкоров, 2 тяжелых, 5 легких крейсеров, 7 эсминцев

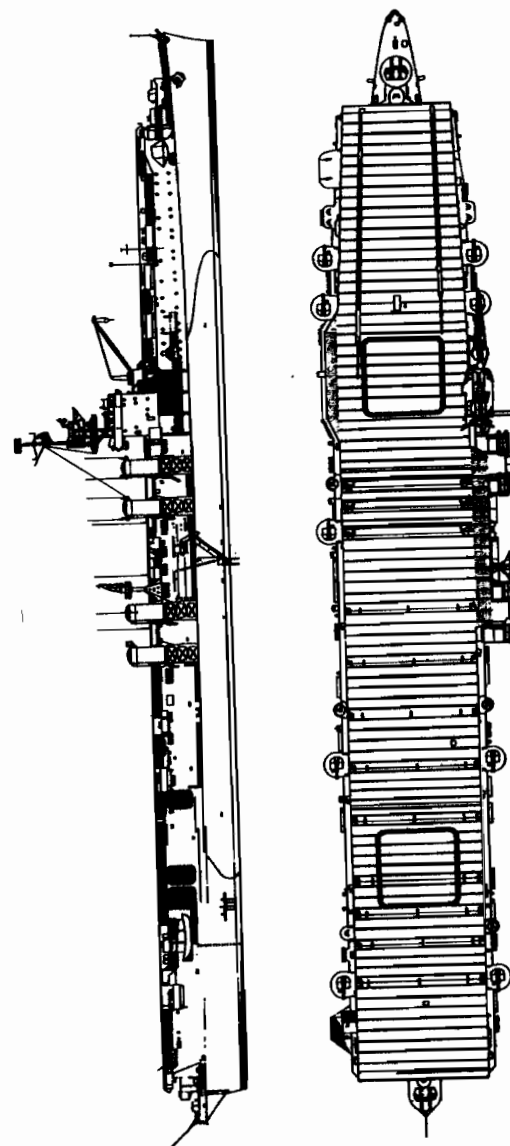
Бросок к проливу Сан-Бернардино предприняли 2 линкора, 3 легких крейсера, 8 эсминцев

Артиллерийский бой с японцами вела ОГ 30.3 (контр-адмирал ДюБоуз) — 2 тяжелых, 2 легких крейсера, 10 эсминцев

Первое мобильное соединение (вице-адмирал Одзава)

Авианосцы «Дзуйкаку», «Дзуйхо», «Титосэ», «Тиёда» (всего 80 A6M5, 4 B5N, 25 B6N, 7 D3Y), 2 линкора-авианосца, 3 легких крейсера, 4 эсминца, 4 эскортных миноносца

Уже из сухого сопоставления сил можно сделать несколько интересных выводов. Прежде всего обратите внимание на состав американских авиагрупп. Количество истребителей в них возросло самое меньшее до 50 процентов. На каждом



Американский авианосец типа «Индепенденс»

авианосце обязательно имеется звено ночных истребителей, но при этом «Энтерпрайз» получил нормальную группу вместо ночной, как было в предыдущем сражении. Ночным авианосцем остался только маленький «Индепенденс». Кстати, тот же старенький «Энтерпрайз» благополучно принял на борт более 90 современных более крупных и тяжелых самолетов. Также бросается в глаза обязательное присутствие фоторазведчиков F6F-3P на каждом авианосце. Хотя, имея такой запас прочности, американцы могли позволить себе все, что угодно.

Не менее интересные выводы можно сделать и из состава крошечного японского соединения. Суммарное количество самолетов на всех японских авианосцах составляет лишь около 70 процентов штатной численности и едва-едва превышает по количеству машин авиагруппу одного корабля типа «Эссекс». Далее, из 80 истребителей 28, как специально подчеркивают японцы, были истребителями-бомбардировщиками, в то время как любой из американских «Хеллкэтов» без всяких переделок и модернизаций мог поднимать бомбы в количестве не меньшем, чем японские бомбардировщики. Самые серьезные вопросы вызывают «гермафродиты», как их любят называть американские историки, «Исэ» и «Хьюга». Ну, переделали корабли, кстати, не в полноценные авианосцы, как почему-то принято писать, а в плавбазы гидроавиации, непонятно зачем вооруженные 356-мм орудиями. В результате линкоры потеряли, а нормальных авианосцев так и не получили, и, если уж на то пошло, в документах не зафиксированы случаи применения этих монстров во второй своей ипостаси. То есть японцы убили массу времени, сил и средств только для того, чтобы испортить старенькие, но относительно неплохие линкоры, а намертво привязав их к авианосцам, снизили скорость соединения с 30 до 25 узлов. Еще одно свидетельство полной нищеты Императорского флота — появление в составе авианосного соединения эскортных миноносцев типа «Маки». Сами по себе корабли, наверное, не такие уж плохие, но совершенно неподходящие для быстроходного авианосного соединения, которое и без того уже перестало быть быстроходным.

БАНДЕРИЛЬИ ДЛЯ БЫКА

Соединение адмирала Одзавы вышло из Хасирадзимы 20 октября и сделало изрядный крюк, чтобы его не заметили американские самолеты с Сайпана. Одзава должен был подставиться, но подставиться **вовремя** и никак не раньше.

Весь день 24 октября самолеты 3-го флота адмирала Хэлси рьяно, но безуспешно искали авианосцы адмирала Одзавы. Дело в том, что он организовал поиски в довольно узком секторе, хотя Спрюэнс у Марианских островов регулярно обшаривал половину горизонта. Сам Одзава не меньше жаждал быть обнаруженным, чтобы выполнить свою задачу и отвлечь Хэлси на север, ведь тогда путь линкорам Куриты в залив Лейте был бы открыт. Самолеты-разведчики Одзавы сумели обнаружить корабли Ог 38 в тот же день прямо утром — еще в 08.20. В 11.45 Одзава, который находился в 210 милях от американцев, отправил 76 самолетов атаковать Ог 38.3 адмирала Шермана. Эта попытка ничего не дала, кроме потерь, что было вполне предсказуемо. Вообще с авианосными самолетами случилась непонятная история, одна из многочисленных загадок этого вроде бы не слишком запутанного боя. Часть самолетов была сбита, 15–20 машин сели на аэродромах Лусона, а 29 вернувшихся самолетов были всей авиацией, которая осталась в распоряжении Одзавы. Судя по всему, 40 самолетов перелетели прямо на береговые аэродромы.

В 14.30, когда стало ясно, что воздушная атака провалилась, Одзава отделил линкоры адмирала Мацуды и в сопровождении крейсеров и эсминцев отправил на юг с приказом «использовать благоприятную возможность для атаки и уничтожения остатков противника». Трудно сказать, чем была вызвана такая формулировка. Именно корабли Мацуды в 15.40 обнаружили разведчики Ог 38.4. Еще через час американские самолеты обнаружили и соединение самого Одзавы. Хэлси получил сообщение самолетов-разведчиков о контакте с Одзавой примерно в 17.00.

В 19.10 адмирал Одзава получил знаменитый приказ адмирала Тоёды: «Атаковать всеми силами с верой в божественное провидение», и лишь в 20.00 он узнал, что Курита

еще 5 часов назад повернул обратно. Однако тут же прилетел новый приказ Тоёды, и Одзава повернул на юго-запад, одновременно отозвав Мацуду.

Как прекрасно известно, адмирал Хэлси считал задачу нейтрализации соединения Куриты выполненной, и после того, как 24 октября в 17.00 было получено первое сообщение об авианосцах Одзавы, Хэлси нашел себе более заманчивую цель, чем отступающие линкоры. При этом, зная, что перед ним всего лишь 4 авианосца, он не нашел ничего лучше, как бросить на север все наличные силы 3-го флота — три авианосные группы. Лично я не сомневаюсь, что если бы группа МакКейна не была отправлена на заправку, Хэлси прихватил бы и ее. Просто вид японских авианосцев действовал на Хэлси, как метко воткнутая бандерилья на быка.

К сожалению для темпераментного адмирала, ему требовалось время, чтобы собрать свои силы, так как три оперативные группы (Богана, Шермана и Дэвисона) были разбросаны вдоль всего архипелага. Поэтому, хотя соответствующие приказы были отданы около 20.22, собрать свои силы Хэлси сумел только в 23.45. К этому моменту в составе 3 оперативных групп он имел 5 авианосцев, 5 легких авианосцев, 6 линкоров, 2 тяжелых и 6 легких крейсеров и 41 эсминец и 787 самолетов (дело в том, что многие самолеты потопленного «Принстона» сели на другие авианосцы). Легкий авианосец «Индепенденс» в сопровождении 2 эсминцев следовал чуть в стороне, чтобы свободно проводить полеты ночных разведчиков, что тот и сделал, подняв 5 оснащенных радаром самолетов. 25 октября около 02.20 они обнаружили 2 группы японских кораблей. Одна под командованием контр-адмирала Мацуда состояла из 2 гермафродитов, 1 легкого крейсера и 4 эсминцев, остальные корабли (4 авианосца, 2 легких крейсера и 4 эсминца) находились под командованием самого Одзавы. В этот момент японцы шли примерно в 200 милях на O-t-N от мыса Энганьо.

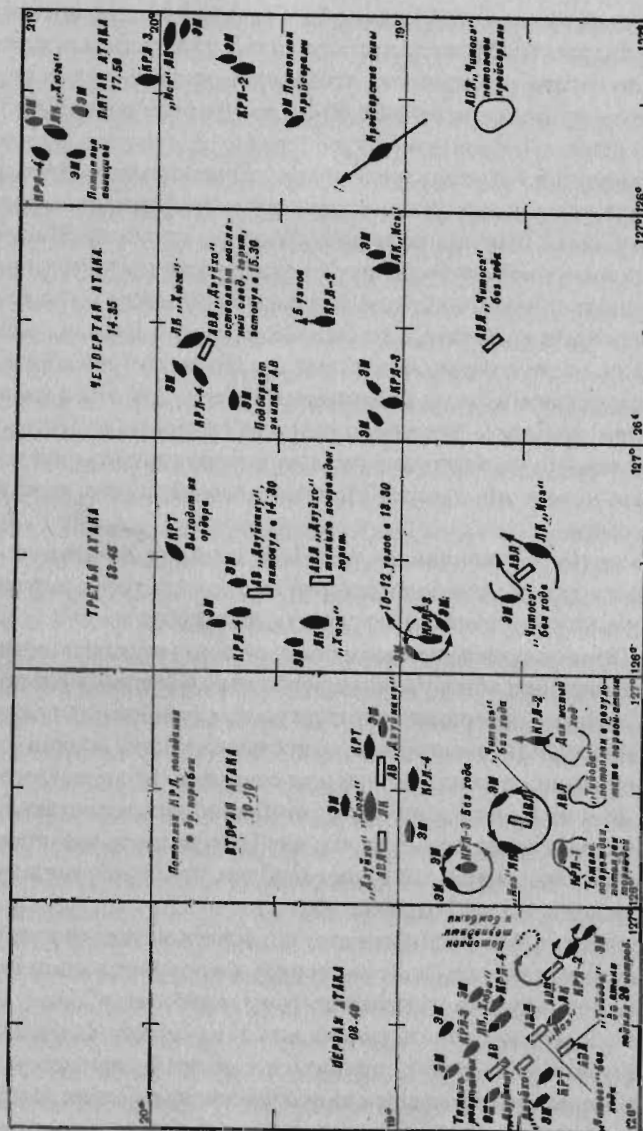
Вообще ночью произошло несколько событий, оказавших заметное влияние на ход завтрашних боев. Прежде всего, были обнаружены обе группы японских кораблей, но из-за ошибки радистов дистанция была указана 120 миль, а не 210, как было

в действительности. Но хотя бы было указано правильное направление, и Митчер распорядился на рассвете поднять новую группу разведчиков, чтобы организовать слежение за японцами. Более того, в 02.40 было сформировано ОС 34, состоящее из 6 линкоров, 7 крейсеров и 17 эсминцев, которое выдвинули на 10 миль к северу от «Лексингтона». Решение вполне разумное, если смотреть на ту информацию, которой обладал Митчер, ведь расстояние до кораблей Мацуды считалось совсем небольшим, и если бы японцы продолжали следовать прежним курсом, то уже в 04.30 могло состояться столкновение. Кстати, это была достаточно сложная работа — вырвать столько кораблей из охранения авианосных групп и сформировать соединения заново. Для этого американцам пришлось временно снизить скорость до 10 узлов, что свело до минимума шансы на ночную артиллерийскую дуэль. К тому же адмирал Мацуда следовал курсом не на юг, а на север...

Уже после окончания сражения адмирал Хэлси в своем рапорте дал объяснение, которое как нельзя лучше характеризует этого, с позволения сказать, флотоводца.

«Поиски моих авианосных самолетов во второй половине дня 25 октября обнаружили присутствие Северного соединения, которое довершило картину распределения сил вражеского флота. Мне показалось глупостью охранять пролив Сан-Бернардино, стоя на месте, и я в течение ночи собрал вместе ОС 38 и направился на север, чтобы на рассвете атаковать Северное соединение. Я верил, что Центральное соединение так серьезно пострадало в море Сибуян, что больше не может считаться угрозой 7-му флоту».

Адмирал Митчер принял план Хэлси и еще до наступления рассвета приказал заправить и вооружить самолеты, чтобы они могли взлететь, как только рассветет. Здесь следует сделать некоторые замечания. У адмирала Хэлси было достаточно сил, чтобы справиться с обоими японскими соединениями, что подтвердили последующие события. Однако он предпочел действовать, опираясь не на размышления, а на примитивные инстинкты, как у быка, который, не раздумывая,



Бой у мыса Энганьо 25 октября 1944 года

вая, бросается на бандерильеро. Вот и Хэлси, не раздумывая (а он это умел?), бросился на японские авианосцы, несмотря на сомнения и возражения своих командиров.

Дело в том, что адмирал Боган выразил протест против этого решения командующего. Его разведчики обнаружили, что линкоры Куриты снова повернули на восток. Ночные разведчики авианосца «Индепенденс» увидели, что маяки в проливе Сан-Бернардино, которые стояли погашенными уже долгое время, снова горят. Боган предложил сформировать соединение линкоров и отправить его вместе со своими авианосцами к проливу Сан-Бернардино, предоставив разбираться с авианосцами Одзавы оперативным группам Шермана и Дэвисона. Кстати, заметим, что именно так в конце концов и получилось. Но предложение Богана было отвергнуто на том веском основании, что адмирал Хэлси **спит**.

После этого подобные опасения высказал тактический командир ОС 38 адмирал Митчер, и снова было отвечено, что адмирал Хэлси **спит**, а потому не может разбираться со всякой ерундой. Вот так и получилось то, что получилось.

Обиженный Митчер, которого превратили в ничтожного исполнителя приказов командующего, не стал ждать донесений разведчиков, и к 06.00 первая волна уже была в воздухе. Самолеты-разведчики обшаривали тот район, где могли оказаться японские корабли, обнаруженные в 02.45. Митчер применил новый тактический прием, заставив ударную группу кружить на некотором расстоянии впереди авианосцев в ожидании сообщений разведчиков, и в 07.10 оно поступило. Японские авианосцы находились всего в 145 милях от американских — соблазнительно близко. Так как самолеты находились уже в воздухе, через час они оказались над японским соединением и атаковали его. Кстати, между американскими и японскими данными имеется разница в полчаса.

Следует отметить, что эта атака также развивалась по новым канонам. Вероятно, к этому американцев подтолкнула не слишком высокая эффективность атак в предыдущих сражениях, когда большое количество самолетов становилось не плюсом, а минусом, так как пилоты мешали друг другу,

атаковали одну и ту же цель и так далее. В результате появилась должность координатора атак, хотя пока еще американцы не совсем четко представляли себе, кто им должен быть. В первых атаках координатором был командир авиагруппы «Эссекса» капитан 2-го ранга МакКэмпбелл. Прекрасный летчик-истребитель, который накануне сбил в одном бою 9 японских самолетов, он, скорее всего, не слишком подходил для такой работы. Лучше было бы поручить это одному из командиров бомбардировочных или торпедоносных эскадрилий.

Правда, около 07.00 поступила еще одна радиограмма, которая подпортила настроение Хэлси. Ее прислал адмирал Кинкейд, который интересовался: «Охраняет ли ОС 34 пролив Сан-Бернардино?» Хэлси возмущился столь глупым вопросом и приказал сообщить, что он ведет бой с вражескими авианосцами.

Атака началась ударом пикировщиков, за ними японцев атаковали истребители и последними — торпедоносцы «Авенджер». Японцев застать врасплох не удалось, так как они уже более часа следили за американскими самолетами, но у Одзавы просто не было истребителей, чтобы отразить атаку. В воздухе находились около 15 японских самолетов, однако им приходилось думать о собственном спасении, а не о защите кораблей. Морисон красочно расписывает, какой плотный и точный огонь вели японские зенитки, однако здесь он определенно лукавит. Еще ни разу кораблям не удалось отбить массированную воздушную атаку.

Первым под раздачу попал эсминiec «Акицуки», причем, что не характерно — торпедоносцем. Все-таки в открытом море жертвами этих самолетов, как правило, становятся тяжелые корабли, а не верткие эсминцы. Но все сходятся на том, что эсминiec получил попадание торпеды и в 08.57 взорвался и сразу затонул.

Авианосец «Дзуйхо», который вышел из строя, чтобы поднять самолеты, ухитрился увернуться от всех торпед, но получил попадание бомбы, которое, однако, не снизило его скорость. А следующим на дно пошел авианосец «Титосэ».

Американские историки утверждают, что МакКэмпбелл мудро направил пикировщики атаковать этот корабль, поверим им? В 08.35 несколько бомб взорвались рядом с левым бортом напротив элеватора номер один. Борт авианосца был разрушен, затоплены котельные отделения, и корабль получил крен 27 градусов. Аварийные команды быстрым контрзатоплением сумели его уменьшить, авианосец даже сохранил ход, но повреждения оказались слишком велики. Вскоре отказал руль, крен снова начал увеличиваться, потом отказали машины. Хотя крен составил уже 30 градусов, адмирал Мацуда приказал крейсеру «Исудзу» попытаться буксировать авианосец. Прокомментировать этот приказ я просто не берусь. В 09.37 «Титосэ» повалился на левый борт и затонул носом вперед. Кстати, хотя корабли сопровождения спасли около 600 человек, точные детали повреждений так и остались неизвестны. Тот же Морисон пишет, что попытка торпедоносцев атаковать «Титосэ» результата не дала, другие авторы допускают, что столь сильный крен все-таки был вызван именно торпедными попаданиями.

Как часто бывало, самой действенной оказалась именно первая атака. Флагман адмирала Одзавы, ветеран множества боев авианосец «Дзуйкаку» получил попадание торпедой, которое вызвало крен 7 градусов, но что оказалось гораздо важнее — были повреждены средства связи. Однако, глядя на схему попаданий, это сложно себе представить. Корабль получил 3 попадания бомбами в левый край полетной палубы около центрального элеватора, и практически сразу в левый же борт попала торпеда, которая затопила генераторный отсек. Радиорубка не пострадала, корабль энергии не лишился, так как рулевое управление действовало, силовой привод тяжелых зениток тоже. Неужели вышло из строя только питание радиостанций? Так или иначе, но адмирал предпочел перебраться на легкий крейсер «Оёдо».

Пострадал легкий крейсер «Тама», который получил попадание торпеды. Его скорость упала до 13 узлов, и крейсер получил приказ самостоятельно следовать на Окинаву.

Собственно, после первой же атаки соединение Одзавы было фактически разгромлено, но его испытания лишь начинались, так как американцы отнюдь не собирались останавливаться на достигнутом. К этому времени вторая волна, взлетевшая с авианосцев Шермана и Дэвисона, уже находилась в воздухе. Пользуясь относительно небольшим расстоянием до противника и отсутствием истребителей у японцев, Митчер решил постоянно держать над японской эскадрой координатора атак.

Вторая волна начала атаку в 09.45, и к этому времени строй японской эскадры окончательно развалился, все корабли маневрировали самостоятельно. Пользуясь указаниями МакКэмпбелла, самолеты «Лексингтона» и «Франклина» атаковали «Тиёду». На авианосце начались сильные пожары, он получил большой крен. А вскоре после очередного бомбового попадания на нем отказали машины. Линкор «Хьюга» попытался взять «Тиёду» на буксир, хотя это были напрасные хлопоты, а вдобавок вскоре появились самолеты третьей волны. Адмирал Мацуда приказал крейсеру «Исудзу» и миноносцу «Маки» снять экипаж, но это не было сделано.

Далее следуют очередные неясности и нестыковки. Были атакованы и прочие японские корабли, причем якобы получил попадание крейсер «Тама», но японские и американские данные не стыкуются по времени.

Теперь за японцами остался следить лейтенант Робертс с авианосца «Белло Вуд». Согласно его донесению авианосцы «Дзуйкаку» и «Дзуйхо» уходили на север в сопровождении 3 эсминцев и линкора «Исэ». В 20 милях позади них едва тащился (скорость не более 12 узлов) легкий крейсер «Тама», оставляя за собой след нефти. Еще в 5 милях южнее «Хьюга» и эсминец кружили вокруг поврежденного авианосца «Тиёда». В 10 милях к югу от них находился неповрежденный легкий крейсер. То есть после второй атаки соединение Одзавы можно было брать, что называется, голыми руками, и никакого сопротивления оно оказать не могло. Однако в результате случилось то, что случилось.

Примерно в полдень с авианосцев взлетела третья волна, самая большая, так как в нее вошли более 200 самолетов, из которых около 150 участвовали в первой атаке. Пилоты имели приказ повредить как можно больше японских кораблей, чтобы их можно было добить позднее артиллерией, ведь теперь японцы находились на расстоянии всего лишь 100 миль от ОС 38. На этот раз атаки координировал капитан 2-го ранга Уинтерс с «Лексингтона».

Самолеты «Лексингтона» занялись «Дзуйкаку», самолеты «Эссекса» атаковали «Дзуйхо», остальные атаковали по способности. В результате около 13.20 «Дзуйкаку» получил 3 торпеды в левый борт, 2 — в правый, и еще несколько бомб. Такого удара не мог выдержать ни один авианосец, счастье «старого журавля» закончилось, и в 14.14 он перевернулся и затонул.

Уинтерс приказал остальным самолетам атаковать «Дзуйхо», и около 40 машин обрушились на маленький авианосец в 13.10, а через 20 минут — еще одна такая же группа. Корабль получил тяжелейшие повреждения.

Через час с небольшим на сцене появилась четвертая волна, которая действовала очень неудачно. Хотя пилоты уверенно объявили о нескольких бомбовых и торпедных попаданиях в «Исэ», на самом деле все свелось к 4 близким разрывам, которые изрешетили були линкора. Зато 27 самолетов атаковали поврежденный «Дзуйхо» и добились его, корабль в 15.26 затонул. Тоже поучительный урок: чтобы потопить несчастный легкий авианосец водоизмещением около 14 000 тонн, потребовались атаки более чем ста самолетов. Отсюда следует неприятный для американцев вывод — мастерство их пилотов со временем выросло не столь уж заметно.

Пятая волна взлетела с палуб 5 авианосцев около 16.10, и вся эта воздушная армада снова атаковала линкор «Исэ». Шуму было много, но, кроме новой серии близких разрывов, ничего добиться не удалось. Кстати, примерно в это время чуть дальше к югу американские крейсера расстреливали стоящий без хода «Тиёда», но об этом немного позднее.

Шестая и последняя волна, состоявшая из 36 самолетов, поднялась с авианосцев ОГ 38.4 в 17.10. Снова пилоты претендовали на какие-то попадания, но ни один японский корабль потоплен не был. После войны адмирал Одзава на допросе показал, что наибольших результатов добились первые три волны, а его начальник штаба заявил: «Я видел все эти бомбардировки и решил, что американские пилоты не так уж хороши». Попытки Морисона как-то оправдать летчиков выглядят неубедительно. Американцы выполнили 527 самолето-вылетов, из которых 201 совершили истребители, но при этом мы должны помнить, что и «Хеллкэты», и «Корсары» могли нести 1000-фн бомбы и действовать в качестве пикировщиков. Кстати, Морисон слегка лукавит, когда пишет, что были потоплены 4 авианосца и 1 эсминец, ведь на самом деле «Тиёду» добились крейсера.

В то же время следует отметить, что, благодаря «умелым» действиям адмирала Хэлси, в бою участвовали всего две группы быстроходных авианосцев из четырех, которые входили в его ОС 38. И они прекрасно справились с задачей уничтожения японских авианосцев. Тогда немедленно возникает неудобный для адмирала вопрос: а так ли нужно было пытаться тащить с собой на север все американское, что только плавало и летало в районе острова Лусон 24 октября 1944 года? Может, следовало проявить больше осторожности, ведь на конечном результате это не сказалось.

А теперь самое время рассказать о знаменитом скандале, имевшем место быть в командовании американского флота. В этот скандал оказались замешанными командующие 3-м и 7-м флотидами адмиралы Хэлси и Кинкейд и сам главнокомандующий Тихоокеанским театром адмирал Нимиц. Как мы помним, 24 октября в 15.12 адмирал Хэлси организовал ОС 34, включив в него артиллерийские корабли под командой адмирала Ли. В приказе, озаглавленном «План боя», перечислялись линкоры, крейсера и эсминцы, которые «образуют ОС 34» и «нанесут решительный удар с большой дистанции». Адмиралы Кинкейд в заливе Лейте, Нимиц в Пёрл-Харборе и Кук, заместитель начальника штаба флота в Вашингтоне,

все дружно неправильно истолковали будущие намерения как свершившийся факт. Они предполагали, что ОС 34 не просто сформировано на бумаге, но оставлено охранять пролив Сан-Бернардино. Непонятно одно — почему они решили, что Хэлси намерен оставить это соединение позади, ведь нетерпеливый адмирал не раз высказывал намерение двигаться на север, искать японские авианосцы. Но нигде, ни единым словом он не обмолвился, что ОС 34 будет оставлено.

Кинкейд не подозревал о подлинном состоянии дел или делал вид, что не подозревал, пока 25 октября в 07.05 не получил сообщение Хэлси. Но в это время уже шел бой у острова Самар. Начиная с 08.22 Хэлси получил серию отчаянных просьб от Кинкейда открытым текстом. Тот настаивал на любой помощи, самолетами или кораблями, которые мог выделить Хэлси. Как мы видели, Хэлси отреагировал на это, приказав МакКейну отложить заправку своей ОГ 38.3 и на полной скорости следовать, чтобы атаковать Центральное Соединение Куриты. Однако он не отделил ОС 34, чтобы перекрыть Курите пути отхода, так как желал сохранить все тяжелые корабли для артиллерийского боя на севере, после того, как его самолеты завершили свою работу.

В 09.00, примерно за 45 минут до того, как была поднята вторая ударная волна, адмирал Хэлси получил отчаянный призыв о помощи от Кинкейда. Самым ужасным было то, что радиограмма была отправлена открытым текстом, судя по всему, положение возле острова Самар действительно складывалось отчаянное. Но еще за полчаса до этого была получена радиограмма адмирала Спрэгью. Хэлси приказал адмиралу МакКейну со своей группой на максимальной скорости следовать к острову Самар, однако сам он погоню за кораблями Одзавы прекращать не собирался. Более того, он не желал отправлять на юг ни одного корабля, будь то авианосец или линкор. На все просьбы Кинкейда, принимавшие все более отчаянный характер, он последовательно отвечал категорическим отказом, причем все более и более грубо. Даже отчаянное: «Где? Пришлите Ли!» — отправленное открытым текстом, осталось без ответа.

Однако вскоре после 10.00 прилетела знаменитая радиограмма адмирала Нимица, который был весьма удивлен сложившейся ситуацией. Из-за невнимательности шифровальщика в штабе Хэлси адмирал получил депешу, которую можно было считать резким выговором: «От CINPAC действующему ком 3 флота копия главному ABOC 77 X где RPT где Оперативное Соединение 34 RR мир удивляется». Хэлси просто взбесился. Он решил, что Нимиц критикует его, причем делает это открыто перед адмиралами Кингом и Кинкейдом (командир ОС 77), направив им копии. С Хэлси случилась настоящая истерика. Очевидцы утверждают, что он зарыдал, сорвал с себя фуражку и начал топтать ее. Подскочивший начальник штаба контр-адмирал Мик Кэрни схватил адмирала за плечи и заорал ему прямо в лицо: «Прекрати! Какого черта?! Возьми себя в руки!» Это была уже не бандерилья, тореадор вбил шпагу в загривок быку по самую рукоять.

После этого Хэлси то ли размышлял, то ли приходил в себя. Некоторые историки утверждают, что он находился на грани инфаркта. Хэлси мечтал не просто о громкой победе, он явно намеревался завершить бой эффектной артиллерийской дуэлью, благо риск был практически исключен. Переделанные в полуавианосцы «Исэ» и «Хьюга», разумеется, не могли устоять против новых американских линкоров.

Однако Нимиц прошелся по розовой мечте грязными сапогами, Хэлси же не мог игнорировать ненавязчивое внимание главнокомандующего к проблемам 7-го флота. В 10.55 он отправил линкоры адмирала Ли на юг, совершив очередную грубую ошибку, что понятно, учитывая его предынфарктное состояние. Успеть к месту событий они не могли ни при каких обстоятельствах, тем более что практически сразу после поворота на юг им пришлось снизить скорость до 12 узлов, чтобы дозаправить эсминцы. Вдобавок Хэлси вывел из боя авианосную группу ОГ 38.2, приказав адмиралу Богану сопровождать линкоры.

После дозаправки была спешно сформирована отдельная ОГ 38.5 адмирала Бэджера в составе линкоров «Айова» и «Нью Джерси», 3 легких крейсеров и 8 эсминцев.

Одновременно Хэлси фактически вывел из боя ОГ 38.2 адмирала Богана, которому приказал прикрывать ОГ 38.5 и, в случае необходимости, поддержать ее.

Бэджер помчался на юг со скоростью 28 узлов, но, как трудно было догадаться, опоздал. ОГ 38.5 прибыла к проливу Сан-Бернардино лишь 26 октября в 01.00 и нашла единственный японский корабль — поврежденный эсминiec «Новакэ». Его быстро потопили, а дальнейшие поиски принесли более чем скудный улов — 6 матросов с крейсера «Судзуя».

В результате всех этих непоследовательных и половинчатых решений быстроходные линкоры адмирала Ли были полностью выключены из боя. Отметим, что, если бы ОС 34 было отправлено на юг после первой же просьбы Кинкейда и если бы Ли не стал возиться с дозаправкой эсминцев, он еще успевал перехватить отходящие японские линкоры адмирала Куриты, тогда мог состояться самый грандиозный морской спектакль, какой только можно себе представить.

Сразу же после отправки линкоров на юг в 11.35 Хэлси приказал группе адмирала ДюБоуза продолжать следовать на север. Адмирал Митчер подтвердил этот приказ, и вскоре американским крейсерам выпала редкая возможность добить артиллерийским огнем корабли, поврежденные в ходе воздушных атак. Задачу облегчил капитан 2-го ранга Винтерс, который руководил последними атаками. Он пролетел прямо над потерявшим ход авианосцем «Тиёда» и передал его координаты ДюБоузу, чьи корабли к этому времени уже появились на горизонте. В 16.25 американцы открыли огонь, и уже через полчаса японский авианосец перевернулся и затонул со всей командой. По свидетельствам американцев, он даже пытался отстреливаться, хотя и безуспешно.

После этого действиями ДюБоуза взялись руководить 2 ночных истребителя с «Эсекса», которые навели их на японские эсминцы, занимавшиеся спасением экипажей потопленных авианосцев «Дзуйкаку» и «Дзуйхо». В очередной раз подтвердилась старая истина — ночью все кошки серы, и в сумерках американцы обнаружили 1 большой и 2 мелких

корабля. В 18.53 был открыт огонь по крупной цели, которая маневрировала так, словно пыталась выйти в торпедную атаку. В результате ДюБоуз вел преследование довольно осторожно и старался держаться подальше от опасной добычи. В 19.15 адмирал приказал 3 эсминцам атаковать противника торпедами, в результате чего скорость цели резко упала. Крейсера подошли ближе, выпустили осветительные снаряды и открыли беглый огонь. В 20.59 неизвестный корабль взорвался и затонул. Это был эсминец «Хацудзуки».

А сейчас мы начнем перечислять все странности этого боя, причем никаких объяснений означенным странностям пока не было дано. «1 большой и 2 мелких корабля». На самом деле американцы столкнулись с эсминцами «Хацудзуки», «Вакацуки» и эскортным миноносцем «Кува», то есть распределение было прямо противоположным — 2 больших, 1 маленький. Адмирал ДюБоуз вел преследование на скорости 28 узлов. А что мешало ему дать больше? Крейсера вполне могли развить и 30 узлов, про эсминцы мы уже не говорим. И самая главная странность: вы обратили внимание, что 13 американских кораблей в течение **двух часов** не могли потопить артиллерией несчастный эсминец, который **вдобавок** еще получил и как минимум одну торпеду? Что же там было на самом деле?

Ну, а в заключение события приняли еще более странный характер. Услышав призывы о помощи, в 20.41 адмирал Одзава, который теперь держал флаг на крейсере «Оёдо», забрал с собой линкоры «Исэ» и «Хьюга» с парой эсминцев и сам пошел на юг искать противника. То есть у крейсеров ДюБоуза появились все шансы самим превратиться в добычу. Но Одзава никого не нашел, хотя повернул обратно на север только в 23.30. Собственно, он и не мог никого найти, так как ДюБоуз повернул на соединение с главными силами еще в 21.30.

Последнее слово в этом сражении сказали американские подводные лодки, родив по ходу дела еще одну загадку, так и не получившую разрешения. Сначала в 18.44 подводная лодка «Хэлибат» выпустила 6 торпед по цели, которую приняла за линейный корабль «Исэ». На лодке слышали 5 взрывов, а ког-

да она всплыла на поверхность, то в лунном свете обнаружился таинственный объект, похожий на днище перевернувшегося корабля. Сгоряча американцы записали на счет «Хэлибата» эсминец «Акицуки», но позднее выяснилось, что он был потоплен гораздо раньше авиацией. Так что это было? Неизвестно. Гипотеза о торпедированном ките выглядит слишком оскорбительной для американских подводников.

Но не все атаки были безуспешными. Подводная лодка «Джеллао» перехватила легкий крейсер «Тама», поврежденный торпедоносцами. Снова призрачный лунный свет сыграл злую шутку с подводниками, которые атаковали цель «огромную, как здание Пентагона». Сначала лодка выпустила 3 торпеды из носовых аппаратов, но все они прошли мимо. Затем были выпущены 4 торпеды из кормовых аппаратов, 3 попали в цель, маленький старый крейсерак просто развалился на куски и стремительно затонул со всей командой.

Так завершился бой у мыса Обмана. Адмирал Одзава выполнил свою задачу, отвлек Хэлси и спас Куриту и свое собственное соединение от полного уничтожения. Американские летчики уверяли, что зенитный огонь его кораблей, особенно «Исэ» и «Хьюги», был самым смертоносным за всю войну на Тихом океане, хотя и не привел к увеличению потерь американцев. Тем не менее битва стала «горьким уроком», как заметил сам японский адмирал. Для Одзавы, сторонника авианосцев и творца теории их массированного использования, дважды потерпеть поражение в течение 5 месяцев и быть вынужденным использовать любимые авианосцы в качестве приманки, это было горько вдвойне. Интересно отметить, что из 6 реальных авианосных боев японские авианосцы лишь однажды выполнили поставленную перед ними задачу — как раз в бою у мыса Энганьо, пусть даже ценой собственной гибели, этикие 300 спартанцев современности. Ведь даже безусловная тактическая победа у островов Санта-Крус не изменила стратегической ситуации. Но, увы, остальные соединения японского флота свои задания провалили, и битва за Лейте завершилась сокрушительным поражением.

ВИРТУАЛЬНАЯ РЕАЛЬНОСТЬ НОМЕР СЕМЬ

С самого начала операции адмирал Одзава пребывал в тяжких раздумьях. Перед ним стояла крайне сложная и неприятная задача — оттянуть на себя авианосцы 3-го Флота, но при этом не допустить моментальной гибели своего соединения. Он должен был продержаться достаточно долго, чтобы американцы успели отойти от пролива Сан-Бернардино. Но адмирал прекрасно представлял себе всю мощь американского флота, с которым ему предстояло схватиться.

К тому же адмирал не слишком ясно представлял, что ему делать с собственными самолетами, которых было слишком мало. Одзава с большим удовольствием отослал бы куда-нибудь свои 30 с небольшим ударных самолетов, заменив их дополнительными истребителями. Когда были обнаружены американские авианосцы, первым побуждением Одзавы было нанести удар, но здравый смысл возобладал. К тому же Одзава рассудил, что если ему удастся нанести американцам хоть какие-то потери, это послужит дополнительным стимулом для противника как можно тщательнее искать японские авианосцы. Ведь пока что, к его огромному удивлению, американцы его не обнаружили. И после долгого разговора со своим начальником штаба Тосикадзу Омаэ адмирал решил нанести удар в сумерках.

Ведь еще до войны японцы начали отрабатывать воздушные атаки в сумерках, хотя никак не могли решиться их применить. Впрочем, и базовая авиация, для которой подобные атаки были более привычны, также не слишком часто ими пользовалась, даже когда превосходство американской авиации стало очевидным. Японцы презирали Люфтваффе, которые переключились на ночные налеты, когда бороться с истребителями союзников стало слишком тяжело. Немцы давно уже наносили удары по средиземноморским конвоям только в ночное время, тогда как в активе японцев числился единственный успех — бой у острова Реннел. Единичные удары базовых торпедоносцев нельзя было считать.

Напомним, что в стандартный комплект оснащения японских палубных бомбардировщиков входили цветные парашютные осветительные ракеты и плавучие навигационные огни, и это была заводская комплектация, а не «самоделка» в строевых частях. Сюда можно приплюсовать осветительные бомбы, разработанные еще до войны. Самолеты могли нести их на внешней подвеске.

Ближе к вечеру авианосцы Одзавы были дважды замечены американскими самолетами, что также устраивало японского адмирала. Он полагал, что идеальным вариантом стала бы атака вместе с самолетами базовой авиации, но, увы, к этому времени японская авиация на Филиппинах уже перестала существовать, и адмирал мог полагаться только на 29 ударных самолетов, имевшихся в его распоряжении. Участие пикировщиков в ночной атаке было исключено, истребители также были совершенно бесполезны. Поэтому в качестве самолетов-осветителей Одзава был вынужден использовать все те же ударные самолеты, точнее — старые торпедоносцы «Кейт». Одзава заикнулся было относительно самолетов 654-го *кокутай*, но ему ответили, что экипажи слишком неопытны даже для дневных атак. И тем не менее ему удалось добиться невероятного — 6 торпедоносцев «Джилл» 653-го *кокутай*, которые оказались на аэродроме Кларк-филд, были переброшены на «Дзуйкаку», что увеличило количество торпедоносцев аж до 31 машины.

Приказ адмирала Тоёды: «Атаковать с верой в божественное провидение», полученный в 19.10, решил последние сомнения. В 20.00 эта смешанная группа поднялась с авианосцев: 20 торпедоносцев В6N с «Дзуйкаку», 5 с «Дзуйхо» и 6 с «Титосэ». С «Дзуйкаку» взлетели 4 «Кейта», которые должны были действовать в качестве самолетов-осветителей.

Через два часа эти торпедоносцы были над Оперативной Группой 38.2 контр-адмирала Богана. Увы, японцам не повезло в том отношении, что именно в нее входил единственный ночной авианосец ОС 38 — «Индепенденс». Поэтому, когда в 21.36 радар обнаружил приближение группы неизвестных

самолетов, адмирал Боган приказал немедленно поднимать самолеты эскадрильи ночных истребителей VFN-41 капитана 2-го ранга Колдуэлла.

Однако организовать перехват оказалось не так легко, как представлялось американцам. Японцы пошли на риск и отправили самолеты тремя группами, надеясь организовать нечто вроде звездного налета. Это был большой риск, так как все самолеты-осветители шли в одной группе, и если бы американцы атаковали ее, задача торпедоносцев осложнилась бы многократно. Но японцам повезло, и эта группа проскользнула мимо истребителей, прижимаясь к самой воде, и вышла за корму американцам. Отчасти им помогли сами американцы, так как корабли открыли бешеный огонь, четко обозначив себя.

Эскадрилья Колдуэлла бросилась на перехват объединенной группы «Джиллов», которые стартовали с легких авианосцев. Эти пилоты были наименее опытными, и они шли на значительной высоте — около 1500 метров, видимо рассчитывая снизиться уже перед самым выходом на боевой курс. Однако американцы не позволили им этого. 6 «Хеллкэтов» набросились на ничего не подозревающие торпедоносцы и быстро сбили 4 штуки, остальные сломали строй и разлетелись в разные стороны. Но, к изумлению и ужасу американцев, они не отказались от мысли атаковать противника.

Теперь перед офицером наведения встала тяжелая проблема: если навести истребители на группу самолетов было не слишком тяжело, то перехватить разлетевшиеся, словно стая мошек, отдельные самолеты оказалось почти невозможно. Пилоты попытались самостоятельно догнать эти самолеты, что привело к неприятным последствиям. Легкий крейсер «Сан Диего» открыл бешеный огонь по приближающимся самолетам, не пытаясь разобрать, чьи они. Оба были сбиты, и лишь много позднее выяснилось, что, помимо «Джилла», зенитчики столь же уверенно свалили и собственный истребитель, пилот которого погиб.

Все это время вторая половина эскадрильи, которую возглавлял сам Колдуэлл, и в буквальном, и в переносном смысле бродила впотьмах, тщетно разыскивая вторую груп-

пу японских самолетов. В этом случае офицер наведения не справился со своей задачей, указав неверный пеленг. Пилоты привыкли искать вражеские корабли с помощью бортовых радиолокаторов, но самостоятельно обнаружить самолеты им удалось далеко не сразу. Хотя, надо признать откровенно, американцы не ожидали, что японцы проведут организованную ночную атаку.

В этот момент самолеты-осветители выпустили серию ракет, которые повисли над кораблями, медленно снижаясь на парашютах. Беспорядочная пальба с кораблей стала еще более интенсивной, но четверка «Кейтов» продолжала свою работу. Вскоре по правому борту на воде вспыхнули пиропатроны, и одновременно с ними у американских командиров вспыхнули нехорошие подозрения. Нечто подобное уже однажды происходило. Адмирал Боган приказал повернуть влево, чтобы оставить пиротехнику за кормой, это ему удалось, но справиться с осветительными ракетами не удалось. Вдобавок этот поворот поставил его корабли бортом к той группе торпедоносцев, которая ранее находилась позади эскадры.

А в небе продолжались беспорядочные стычки между японскими торпедоносцами, которые пытались прорваться к кораблям, и истребителями, которые стремились помешать этому. Однако ночной воздушный бой был тяжелым для обоих противников, особенно если учесть, что он происходил на малых высотах да еще под спорадическим обстрелом с кораблей. Один из торпедоносцев разбился прямо под форштевнем авианосца «Кэбот», и вспыхнувшее бензиновое пламя на мгновение осветило корабль. Буквально в следующую секунду авианосец подмял под себя обломки, и пламя угасло, но и этой секундной вспышки оказалось достаточно зорким японским пилотам. Три самолета, выскочив из темноты, промчались прямо над эсминцами «Стокхэм» и «Вейдербурн», причем очередь эрликона подожгла один из них. Но это не мешало всем трем сбросить торпеды, и сейчас темнота сыграла на руку японцам, так как невозможно было уклониться от смертоносных снарядов, если их не видеть. Первая

торпеда попала всего в 10 метрах от форштевня. Корпус бывшего крейсера не мог выдержать подобного удара, и взрывом была оторвана носовая оконечность. Еще одна торпеда прошла за кормой корабля, а вот третья, помедлив немного, ударила в левый борт прямо в районе миделя. Это попадание оказалось гораздо более опасным, так как вызвало сильный пожар. Вдобавок авианосец потерял ход. «Кэбот» превратился в хорошо видимую и заманчивую цель, чем помог остальным кораблям. Японские пилоты невольно старались атаковать именно его.

Не обращая внимания ни на огонь зениток, ни на атаки истребителей, которые также потеряли всякую осторожность, японские пилоты рвались вперед. Но иногда лучше иметь холодную голову, чем избыток храбрости. Повезло лишь одному из летчиков — он догадался атаковать с правого борта, и его торпеда попала напротив кормового элеватора. Для легкого авианосца это было слишком, «Кэбот» начал медленно погружаться кормой. Вероятно, его еще можно было спасти, но адмирал Боган занервничал, к тому же его собственные самолеты-разведчики обнаружили корабли адмирала Мацуды. Боган, вероятно, забыл, что Хэлси уже выдвинул вперед линкоры ОС 34, и приказал затопить авианосец, сняв команду. Что ж, можно лишь пожалеть, что японцы, подготовив технику ночных атак торпедоносцев, использовали ее считанное число раз.

Итоги этого боя прекрасно известны. Из 35 японских самолетов спаслись всего 7, которые вернулись не на авианосцы, а на аэродром Кларк-филд. Американцы лишились 5 истребителей, сбитых собственными зенитками и разбившихся при посадке. Главным же следствием стало то, что адмирал Хэлси окончательно потерял душевное равновесие. Накануне днем был потоплен авианосец «Принстон», и вот сейчас ночью еще один легкий авианосец пошел на дно. После этого желание покончить с японцами стало неодолимым, и на следующий день он сделал все, чтобы уничтожить эскадру Одзавы. Он не обратил внимания ни на отчаянные призывы Кинкейда, ни на резкий выговор Нимица и лишь гнал и гнал

свои корабли на север. Единственное, что он сделал, и то лишь после разговора на повышенных тонах со своим начальником штаба контр-адмиралом Кэрни, приказал ОГ 38.1 адмирала МакКейна следовать к проливу Сан-Бернардино.

В ходе дневных воздушных атак самолетами трех групп ОС 38 были уничтожены все японские авианосцы, крейсера «Тама» и «Исудзу», 3 эсминца. Линкор «Исэ» получил 2 попадания торпедами, и его скорость резко упала, после чего линкоры адмирала Ли настигли его и быстро потопили. Кроме него, в ночном артиллерийском бою были уничтожены все 4 миноносца типа «Мацу», которые просто не имели шансов уйти от преследования. От всего соединения Одзавы остались линкор «Хьюга», крейсер «Оёдо» и эсминец «Симоцуки». Каким же ударом для Одзавы стало узнать, что его жертва оказалась напрасной и адмирал Курита не сумел воспользоваться предоставленной ему возможностью. Может быть, тогда бы он не предпринял эту отчаянную атаку в сумерках и уцелело бы больше кораблей?



Виртуальная нереальность номер восемь

Наверное, первыми авторами военных альтернатив были штабные офицеры, составлявшие планы операций. Ведь еще Мольтке заметил, что план любой операции существует только до первого выстрела, а дальше начинается форменная альтернатива. Но им это хотя бы положено по должности, да и делают это они профессионально, фантазируют, так сказать, в рамках дозволенного, логично и обоснованно. Зато когда за дело берутся литераторы — тогда берегись, легкость в мыслях сразу проявляется прямо-таки необыкновенная. Тут уже ни логика, ни здравый смысл, что называется, не ночевали.

Главный грех подавляющего большинства произведений так называемой «альтернативной истории» это то, что они являются попыткой подогнать условия задачи под заранее известный ответ. Берется нехитрая исходная формула «некто победил» (вместо «некто» подставляются по желанию немцы, японцы, занзибарцы, марсианцы), и далее следуют пятьсот страниц словоблудия, с помощью которых автор пытается обосновать свой нехитрый тезис. Собственно, уже в этот момент альтернатива теряет право называться альтернативой, потому что вместо иного, но реального развития ситуации нам предлагают совершенно фантастические измышления.

Все эти авторы не учитывают одного очень простого обстоятельства — исторические процессы обладают колоссальной инерцией, поэтому ни легкий толчок, ни даже титанические усилия, скорее всего, не повернут ход истории с магистрального пути. События, в лучшем случае, виль-

нут немного в сторону — и все возвратится на круги своя. Возьмем любимейшую тему альтернативщиков — Ватерлоо. Ну, выиграл бы Наполеон это сражение, и что дальше? Ведь союзные державы договорились выставить против него в общей сложности чуть ли не миллион солдат, и первые армии уже начали движение. Поэтому самое большое, на что мог рассчитывать император, это пара месяцев отсрочки, а потом его неизбежно разгромили бы где-нибудь под Льежем или Кельном, только и всего. Ну, перетопят японцы при Мидуэе все три американских авианосца, это каким-нибудь образом повлияет на исход войны? Ни в коей мере. Любителям подобных «альтернатив» я рекомендую посмотреть не на то, что американцы построили в ходе войны, а на список **аннулированных** заказов. Так что максимум, чего добьются японцы, это выигрыш нескольких месяцев, лишнего года они получить никак не могли.

Гораздо хуже получается, когда в основу «альтернативы» кладется абсолютно фантастическое допущение, употреблять слово «бредовое» мне кажется неполиткорректным, хотя и более точным. Ладно, Марк Твен, когда писал «Янки при дворе короля Артура», откровенно посмеялся. Но не будем же мы всерьез рассматривать эпопею «Седьмого авианосца»? Кстати, ее автор заимствовал часть идей в романе Саке Комацу «Похитители завтрашнего дня», хотя там автор изобразил это гораздо веселее. Война современных флотов при невзрывающемся порохе! «Фантомы», которые сбрасывают на головы неприятеля гранитные глыбы... Ракетные фрегаты с приваренными шпиронами для таранных ударов... Вот как альтернативить надо!

А теперь возьмем роман «Вариант «Бис». Итак, «ахалай-махалай!» — и в 1944 году у нас на Балтике образуются линкор «Советский Союз», линейный крейсер «Кронштадт» и авианосец «Чапаев». Это не считая пачки легких крейсеров, эсминцев и прочих кораблей. Пардон, но ведь автор сам говорит, что идет тяжелейшая война, что наши войска успешно громят фашистского супостата тысячами танков и десятками тысяч самолетов, где уж тут успеть достроить

корабли? Но нет, судостроительная промышленность трудится с полным напряжением сил. И не важно, что за семьдесят лет своего существования она провалила **все** программы **до единой**. В «альтернативе» она сработала с колоссальным опережением графика.

Впрочем, если автор в качестве кладеза знаний использует форумы Интернета, удивляться не приходится, хотя лучше было бы заглянуть, скажем, в монографии А. Васильева, детально изложившего историю создания линкоров типа «Советский Союз». Ведь, судя по всему, даже при самых благоприятных обстоятельствах, даже в мирное время мы достроили бы этот корабль году примерно к 1950-му или около того. Явно не раньше.

Ведь именно на подобных форумах люди мыслят широко и масштабно. Вся морская авиация — это дурной нонсенс, уже сто лет все флоты мира идут по неправильному пути. Достаточно поставить на сухопутную машину тормозной крюк — и готов авианосный самолет. В свое время глупые американцы с японцами зря тратили время и силы. «Зеро» — мусор, «Хеллкэт» — дрова, «Авенджер» — вообще непонятно зачем существует. Вот Як-9 с крючком — это в натуре круто!

Дальше — больше. Если достройку кораблей еще можно объяснить пусть бредовой, но альтернативой, то появление целой эскадры сразу посреди Атлантики становится возможным разве что после изобретения телепортации. Кстати, в этот момент автору фантазия явно отказывает. Ставим «Советский Союз» посреди Потомака напротив Белого дома, а «Кронштадт» на Темзе под стенами парламента, «сим-салабим!» — и через пять минут война закончена, расточились врази его.

Кстати, всем своим героям Анисимов отказывает в праве на элементарную логику, хотя бы где-то в пределах второго класса начальной школы, она недопустима у военного и политического руководства союзников. Черчилль и Рузвельт должны вести себя, как клинические идиоты. (Напомню: идиотизм — это медицинский термин, означающий крайнюю степень слабоумия.) Впрочем, другие действуют ничуть не умнее. Так видишь примерно такие диалоги:

УЗЕЛ 1941.07 — БЕРЛИН, ИЮЛЬ 1941 ГОДА, ГДЕ-ТО В НЕДРАХ РЕЙХСКАНЦЕЛЯРИИ

Гиммлер: Достал меня этот старый зануда Редер. Все ему неймется, хочет тоже с русскими повоевать.

Шелленберг: А кто же ему мешает?

Гиммлер: Да сами русские и мешают. Не хотят, видите ли, в море выходить, «Тирпица» бояться. А старому дураку хочется большого боя и большой славы. Типа, дайте ему русский линкор потопить.

Шелленберг: По моим агентурным данным линкор еще не достроен.

Гиммлер, непонимающе: Какой линкор?

Шелленберг: Обои.

Гиммлер: Которые?

Шелленберг: Наш «Тирпиц» и ихний «Советский Союз».

Гиммлер: И кто же нам... и им тоже, мешает?

Шелленберг: Да мы и мешаем. Никак из Швейцарии оборудование не доставить.

Гиммлер выжидательно протирает пенсне.

Шелленберг, торопливо: Для «Тирпица» купили партию эрликонов, надо ставить как можно быстрее. А русские не могут вывезти турбины, валы, редукторы и все такое прочее.

Гиммлер: Саботаж?! Устранить в кратчайший срок!

Шелленберг: Яволь, герр рейхсфюрер. Будет исполнено. Есть у меня проверенный кадр, штандартенфюрер Штирлиц. Ему поручим.

Гиммлер: Что поручим?

Шелленберг, уверенно: Все! Эрликоны сюда доставит по каналам пастора Шлага. А турбины и всякое там разное для русских вывезет через Турцию.

Гиммлер: А как же русские их из Турции в Петроград доставят?

Шелленберг: А это уже их проблема.

Гиммлер: Вы мне это прекратить! Обеспечить и доложить!

Шелленберг, устало: Яволь, герр рейхсфюрер.

УЗЕЛ 1944.06 – ВАШИНГТОН, ГДЕ-ТО В НЕДРАХ БЕЛОГО ДОМА

Рузвельт: Я тут проснулся и подумал с утра: а что бы нам Советскому Союзу войну объявить? Нет, переговоры мы, конечно, начнем, но войну все равно объявим, если не сделают то, что потребуем. А если сделают — тем более объявим.

Черчилль: Но ведь их так много...

Рузвельт: Ничего, мы с Адольфом уже договорились. Он нам поможет.

Черчилль: Так ведь он же того... Жадный.

Рузвельт: Ну и что? Дадим все, что попросит. Францией больше, Францией меньше, жалко что ли? Ведь не Арканзас же потребовал.

Черчилль, осторожно: А от нас что он потребует?

Рузвельт, равнодушно: Не знаю. Только я все равно уже всё отдал.

Черчилль, робко: И меня не спросили?

Рузвельт, высокомерно: Еще не хватало. Одно плохо, война на носу, а у них воевать с нами нечем. Самолеты какие-то плохие, радиостанций не хватает. Да и с кораблями плохо.

Черчилль: Это так. Но мы русским как раз под это дело линкор «Ройял Соверен» отправляем. Чтобы было чем с нами воевать.

Рузвельт: Поторопьтесь, а то ведь не успеете.

Черчилль: Сделаем все, что от нас зависит. И эсминцев им подкинем. А вообще, как классно получится. Они у нас только из Скапа-Флоу выйдут, а Флот Метрополии уже тут как тут! Ни одно корыто до Архангельска не доберется!

Рузвельт: А мы бомбардировщиков новых побольше пошлем. «Бостонов» там всяких, «Кобр». Одно нехорошо. Я совсем было собрался наладить поставки высокооктанового бензина, как Рокфеллер уперся, проклятый жидо-массонский заговорщик. Не желаю, говорит, чтобы «Стандарт Ойл» на комиссаров работала. Гулага на него нет!

Черчилль, растерянно: Я только сейчас вспомнил. А как быть с Японией? Она ведь в союзниках у Германии ходит.

Рузвельт, недоуменно: Ну и что? Разве это мешает нам воевать вместе с Германией против русских и вместе с русскими против Японии? Большая политика — дело тонкое. Надо только успеть из Атлантики все авианосцы убрать, не с кем-нибудь, с самим Сталиным воевать начинаем.

Но давайте попытаемся представить, как все это могло выглядеть в виртуальной, но все-таки реальности.

УЗЕЛ 1944.10, ГДЕ-ТО В НОРВЕЖСКОМ МОРЕ

Адмирал Левченко злился и пил, пил и злился. Закрывшись в адмиральской каюте на борту «Советского Союза», он мрачно, с каким-то мазохистским наслаждением глушил теплую водку, но никак не мог отогнать проклятые мысли. Причем самое обидное — ему некого было обвинять во всем случившемся, кроме самого себя. Вляпался в дерьмо по самые уши, и удастся ли вывернуться, адмирал совершенно не представлял. Дважды ему крупно повезло. Хотя, как сказать, в первый раз, когда он вместе с Козловым и Мехлисом погубил Крымский фронт, адмирал загребел под суд, и немедленный расстрел казался ему тогда вполне даже приемлемым итогом. Но! Выкрутился. Разжаловали в каперанги и засунули в Кронштадт, грязные портянки считать. Хозяин оказался милостлив, вскоре вернули адмиральские звезды, хотя Левченко задним числом узнал, что адмирал Кузнецов был категорически против. Левченко это ему надолго запомнил, поклявшись втихую рассчитаться при первом же

удобном случае. Во второй раз все обошлось вообще легким внушением. Ну, подумаешь, не сумел взять какой-то там островок, расположенный чуть ли не в прямой видимости от Кронштадта, так и другие адмиралы показали себя ничуть не лучше.

Но вот сейчас мало того, что операция проваливается с громким треском, так еще его собственная судьба напрямую зависит от того, чем она завершится. А, судя по всему, завершится она гибелью Эскадры Открытого Океана, ее флагманского линкора «Советский Союз» и заодно командира эскадры вице-адмирала Левченко. Сволочь Кузнецов! «Мне не нужна героическая гибель эскадры...» Что же эту эскадру еще может ждать? Вот он, Левченко, не имел всей информации, когда так твердо поддержал безумный выход в Атлантику, зато Кузнецов прекрасно знал все, знал до последней точки. Он лишь старательно подпевал Хозяину, рассказывая, как крейсер-бандит будет терроризировать конвои союзников, а под конец ловко подставил Левченко, предложив его в командиры эскадры. Ведь отлично знал, что операция не подготовлена, причем началось все это не вчера и даже не позавчера.

Левченко мутно посмотрел на бутылку. Да, каша заварилась еще три года назад, когда кораблестроители очень ловко впарили липу с этим плавучим авиасараем проекта 71 и морякам, и Хозяину. Заявили одни характеристики, а потом, по ходу дела, внесли изменения в проект «для улучшения мореходных и боевых качеств». Интересно, действительно им кто-то украл чертежи этого японского, как его... Только у него трубы вбок торчат. Говорили про два уровня ангара и 45 самолетов, а в результате остались только 30. «Чтобы не опрокинулся», блин.

Затем летчики продолжили, подсунули самолеты всех времен и народов, оставив куций авианосец фактически без оружия. Су-6, мать их поперек, сунь и вынь! Бомбовая нагрузка 400 килограммов, да еще только набором соток. Трех пилотов угробили, когда пытались заставить поднять самолет в перегрузе с полтонной, после чего представитель КБ с постной миной сказал, что машина на такое не рассчитыва-

лась. И дальность вдвое меньше, чем у американцев. Что он этими сотками топить будет?! Транспорты, в самом лучшем случае.

Ну, Яковлев так просто законченная гадина! Век бы ему в его велосипедной мастерской сидеть, нет, помог черт вынырнуть. «Не уступает, не уступает...» Да во всем, в чем только можно, уступает его сраный Як-9ДД — в скорости, в дальности, в вооружении. В лучшем случае, эти драные самолеты смогут защитить эскадру, в худшем... Ну, про худший и думать не хотелось. Конечно, самое главное и самое хреновое — дальность от минус пятисот до минус семисот километров по сравнению с американскими самолетами. И какой там еще мудака кричал, что лучший авианосный самолет — это передка сухопутного?! Сумели корабль построить, сумели бы и самолеты под него сделать, а то сейчас расхлебывай то, что этот поганый зятек натворил! Вроде еще Як-3 насовали для защиты эскадры... С их-то дальностью! Да этим еропланам опасно за пределы прямой видимости улетать, вернуться уже горючки не хватит.

Левченко продолжал накручивать себя, представляя, как сейчас поднимется в рубку и отведет душу на первом, кто подвернется. Адмирал давно заметил в себе эту особенность: стоит от души наорать на кого-нибудь, да еще с боцманским загибом, и внутри сразу становится теплее, даже лучше, чем еще одна бутылка.

А потом продолжилось. Гнида очкастая Молотов уверял, что обдурит всех этих мудаков, и они будут до последнего дня гнать конвои с техникой и снабжением. Как же, обдурил. Последний конвой союзники прислали в апреле, а потом как отрезало. И повод нашли вполне пристойный — в Нормандии видите ли высаживаются, значит у них просто сил нет лишних. Самое хреновое было то, что проклятые англичане держали у себя команды, присланные для приемки кораблей, которые обещали временно выделить вместо итальянских. И линкор не получили, и несколько тысяч моряков задарма потеряли. Нет, конечно, союзники никого не расстреляют, но, по слухам, уже отправили в Канаду. Оттуда не сбежишь.

Впрочем, один линкор все-таки получили! Левченко от души выматерился. С помощью англичан немцы в короткие сроки отремонтировали «Тирпиц», поврежденный как раз в том же самом апреле английскими же самолетами. Вот только этого ему не хватало — «Тирпиц» в составе Флота Метрополии.

А сколько электроники потеряли — подумать страшно. Сейчас на всю эскадру только одна РЛС «Редут», которую пришлось спешно везти с Черного моря, да еще два «Гюйса», причем ни одну станцию нельзя использовать для управления огнем. Ученые сволочи обещали, обещали, обещали, обещали... Кого-то там расстреляли, Курчаткина, что ли, чтобы не болтал, но кораблям от этого лучше не стало. А у английских гадов на каждом катере по радару, вот и вой с ними. Да и матросы освоить технику толком не сумели.

В общем, подготовка — ни в жопу. И все это Кузнецову было известно в деталях, но ведь он, Левченко, ни о чем подобном не подозревал, когда поддержал идею броска в океан. Впрочем, до океана еще добраться надо, даже странно, почему англичане до сих пор тянут с атакой. Вахта уже не раз докладывала, что радары видят неизвестные самолеты, но попытка направить истребители наперехват ничего не дала. Три раза поднимали дежурное звено, но удалось завалить только одну летающую лодку «Сандерленд», которая, совсем обнаглев, подлетела к эскадре чуть ли не вплотную. Остальные благоразумно держались за пределами прямой видимости, полагаясь на бортовые радары для слежения. Офицер наведения из кожи вон лез, но сделать ничего не мог. Истребители даже успели заметить какой-то самолет, кажется, «Либерейтор», но тот сразу нырнул в ближайшее облако, и в этом непроглядном молоке наши пилоты ничего увидеть не могли. Тем и закончилось.

Операция, кстати, тоже с самого начала пошла наперекосяк. Трибуц, сволочь, пообещал развернуть в океане несколько лодок, 2-й дивизион Шулакова специально перевели в Ольборг. Ну так, где сели, там и слезли. Первой была отправле-

на К-51 кавторанга Дроздова, которая пошла, но никуда не пришла. В море лодка вышла 5 ноября, а в ночь на 7 ноября успела кое-как передать последнюю радиограмму. Лодка шла в надводном положении, чувствуя себя в полной безопасности, опыт борьбы с немцами и финнами успокаивал, ни разу их самолеты не бомбили лодки в ночное время. Однако бороться с англичанами оказалось гораздо сложнее. Дроздов ничего не опасался, как вдруг внезапно яркий световой столб уперся прямо в рубку, а вокруг разорвались четыре бомбы. Тут же стал слышен шум моторов, видимо, англичанин до этого выключил их, чтобы его не услышали, и планировал до сброса бомб. Прямых попаданий не было, однако осколками посеколо прочный корпус в районе центрального поста. Имелось бы время, сумели бы что-то придумать, но времени им не дали. Сразу после этого сбросил бомбы еще один самолет, снова прямых попаданий не было, но теперь одна бомба разорвалась совсем рядом, и был сдвинут с фундамента правый дизель, а в дизельном отсеке открылась уже серьезная течь. Дроздов приказал поворачивать назад, в надежде спастись. Но это не удалось. Через 3 часа на сцене появились несколько британских фрегатов, которые открыли огонь по лодке издали, пользуясь своими радарами и помощью самолетов, которые постоянно пускали осветительные ракеты. Англичане явно осторожничали, наверное, зная о мощной артиллерии «Катюши», а К-51 могла стрелять только целясь по вспышкам выстрелов, что было, разумеется, бесполезно. Поэтому дуэль затянулась, хотя сомнений в ее исходе не было ни у кого. Дроздов отправил последнюю радиограмму, а потом затопил лодку.

Ну, о судьбе К-51 хотя бы было достоверно известно, а вот К-52, К-53, К-54 просто пропали без вести. Англичане предпочитали помалкивать, резонно предполагая, что самое лучшее — держать противника в неведении. Левченко не без оснований предполагал, что их тоже просто не выпустили в Атлантику. Но на этом тягостные размышления Левченко были прерваны самым бесцеремонным образом. Загремели колокола громкого боя — воздушная тревога.

Сволочи, сволочи, сволочи...

Как ни плох был «Редут», как ни зелены были операторы, однако они сразу обнаружили большую группу самолетов, приближающуюся с северо-запада, причем их было много, слишком много. Штаб адмирала Левченко сначала предполагал, что самолеты могут взлететь с какого-нибудь одиночного авианосца из состава наспех сформированной оперативной группы. Собственно, на роль такого одиночки мог претендовать лишь CV-20 «Беннингтон», завершивший испытания и готовящийся к отправке на Тихий океан. Целью атаки могло стать нанесение повреждений советским кораблям, чтобы позволить линкорам Флота Метрополии спокойно добить их. Ну на что они могли рассчитывать, кроме как на повторение истории с «Бисмарком»?

Однако, как очень быстро стало понятно, что могли, потому что приближавшихся самолетов было слишком много, экран буквально рябил от бликов. Левченко полагал, что половину истребителей американцы должны были оставить для защиты своего авианосца, но потом вспомнил нелегкие размышления и решил, что вряд ли они так поступят, используя большую дальность своих самолетов, противник вполне может оставить для защиты своего корабля лишь пару звеньев. Да, собственно, от чего им защищаться? От шестерки ублюдочных штурмовиков? А вот ему сейчас понадобятся все двадцать четыре истребителя.

Левченко приказал немедленно катапультировать разведчики с обоих тяжелых кораблей, а «Чапаеву» — развернуться против ветра и начать поднимать истребителей. Разведчики должны были проверить сектор в направлении, с которого прилетели самолеты, а истребители... Ну, с ними все ясно. И все-таки в этом налете было что-то неправильное, чего не должно было случиться. Командир линкора контр-адмирал Иванов торопливо взял тихо звякнувшую трубку телефона, которая что-то проквакала, и дернул щекой. Подойдя к Левченко, он прошептал на ухо:

— Их слишком много, понимаете, слишком. По оценкам, около сотни.

— Не может быть. Ведь не мог он послать в атаку все самолеты до последнего, — растерялся Левченко.

— Не мог, — подтвердил Иванов. — А что если там не он, а они?

— Несколько авианосцев?

— Да.

— Откуда?

— Англичане, Флот метрополии.

Левченко громко выматерился, но, как ни странно, ему совсем не полегчало, вероятно, потому, что весь заряд был выпущен в пространство, а не на чью-то конкретную голову. Действительно, их пасли так давно и плотно, что лишь последний дурак мог надеяться на прорыв в океан без боя. Наверняка гады собрали все, что только поблизости лежало.

Офицер наведения смог дать лишь общее направление на противника, ни высоты, ни скорости, ни даже примерной численности он указать не сумел. Поэтому, когда все три эскадрильи поднялись в воздух, командирам пришлось гадать, что делать дальше, так как вражеских самолетов не было видно. По всем канонам тактики атаку должна была выполнять сводная группа истребителей и ударных самолетов. Сейчас торпедоносцам полагалось спуститься вниз, к воде, и ложиться на боевой курс, но их не было.

С некоторым запозданием комэск-1 посмотрел вверх и высоко, слишком высоко, увидел черные точки. Вражеские самолеты шли на высоте более шести километров, что было совершенно нереально для Яков. Нет, собственно подняться туда они могли, но ископаемая «Испано-Сюиза», даже превратившаяся в М-105ПФ, попав на такую высоту, начинала захлебываться и катастрофически теряла в мощности. Додумать эту мысль командир уже не успел, так как черные точки начали стремительно снижаться. Вражеские истребители начали пикировать, выиграв преимущество первого удара. Слава богу, верткие Яки сумели увернуться от удара и завязать маневренный бой, но все равно 4 русских истребителя, охваченные пламенем, полетели вниз.

К счастью, сказалась неопытность американцев, которые позволили втянуть себя в заведомо проигрышную схватку, что облегчало русским атаку на виражах. Но здесь сказа-

лось другое качество американских самолетов — сбить «Хеллкэт» оказалось трудновато. Истребитель выдерживал такое количество попаданий, от которого любой «Мессер» давно разлетелся бы на куски, и все-таки пятерка «Ведьм» отправилась следом за Яками. Однако их было слишком много, вдвое больше, чем Яков, что несколько удивило русских летчиков.

Впрочем, удивиться всерьез они не успели, так как появились новые игроки. Сверху начала пикировать вторая группа вражеских истребителей, ничуть не менее многочисленная, чем первая. От полного и немедленного уничтожения русские истребители спасло лишь то, что они перемешались с американскими, и атакующим было очень сложно целиться, так как шансы завалить собственный самолет практически равнялись шансам сбить русского.

Левченко, следивший за воздушным боем с мостика линкора, только скрипел зубами. Он сразу понял, что означают эти дымные полосы в небе, и не питал никаких иллюзий относительно исхода. Противник превосходил его истребители по численности в четыре раза, и мастерство пилотов могло лишь оттянуть неизбежный конец, особенно если учесть заметное превосходство «Хеллкэтов» в скорости.

Бой продолжался около получаса, потом вражеские истребители дружно развернулись и исчезли. Русские истребители начали возвращаться к своему авианосцу, но как мало их осталось! Взлетели три эскадрильи — восемь Як-9 и шестнадцать Як-3, вернулись соответственно три и шесть. Искать сбитых пилотов Левченко не собирался. Прежде всего, этим должны заниматься эсминцы, а эсминцев у него как раз не было. К тому же установка была следующей: в ледяной воде Северной Атлантики человек выжить не может, и, значит, нет никакого смысла попусту терять время. Адмирал приказал связисту:

— Пусть «Девятые» остаются в воздухе. Посадить, запарить и перевооружить «Тройки». Если сейчас вдруг появятся торпедоносцы, у нас будет хоть какое-то прикрытие с воздуха. И запросите, с кем это они сражались.

Капитан-лейтенант козырнул, и его словно сдуло с мостика.

— Ну, какие будут мнения? — кисло поинтересовался Левченко у Иванова. — Мы даже не вышли в океан, а уже потеряли больше половины авиагруппы. Если дальше все пойдет таким темпом, уже завтра нас возьмут голыми руками.

— Вы рассчитываете на завтра? Давайте,ждемся сообщений разведчиков, и уже тогда будем решать, — предложил Иванов.

Левченко молча кивнул.

Примчался связист, на котором буквально не было лица. Наконец-то адмирал получил достойную мишень для своего гнева, что он и объяснил капитан-лейтенанту. Но на того красочная тирада адмирала не произвела особого впечатления. Слегка заикаясь, он сообщил, что, по мнению летчиков, сбито около тридцати американских и английских самолетов, в бою участвовали только истребители «Хеллкэт», ни пикировщиков, ни торпедоносцев пилоты не видели. В бою погибли два командира эскадрилий из трех.

Антенны радаров лихорадочно крутились, обшаривая горизонт, однако он был совершенно чист. Левченко разрешил сажать «Девятые», так как Як-3 уже были готовы к взлету. Теперь оставалось лишь дожидаться сообщений от разведчиков, но сообщений не было. Почему? Адмирал начал терять терпение, тем более, что возбуждение боя схлынуло и осталась лишь тупая головная боль от выпитой водки. Он сам пошел в радиорубку, чтобы сразу узнать новости. Наконец рация загудела и затрещала, выплевывая нечленораздельную морзянку. Хотя летающие лодки совершили вылет на предельную дальность, они не заметили никаких признаков вражеской эскадры. При этом одна из них на обратном пути напала на звено возвращающихся на свой авианосец «Хеллкэтов» и была сбита. Это подтверждало две печальные истины: направление поиска было выбрано правильно, но дальности полета не хватило.

Левченко, набычившись, посмотрел на рацию так, словно она была его личным врагом, подумал еще немного, а потом приказал:

— Свяжите меня с «Чапаевым».

Разговор с командиром авианосца был коротким. Приказано поднять всю шестерку штурмовиков и отправить в том направлении, куда улетели «Хеллкэты». Разведчики ничего не увидели? И не могли ничего увидеть при их дальности. «Сушки» полетят до конца, понимаете, до конца. Все равно сейчас у них имеется прекрасный шанс погибнуть вместе с кораблем, так пусть хоть погибнут с пользой, все равно пилоты летают без парашютов, сами же из кабины выбрасывают.

Через полчаса шестерка Су-6 сорвалась с палубы авианосца и взяла курс на северо-запад.

На борту флагмана Соединения W авианосца «Имплейкебл» тоже царил нервное возбуждение. Адмиралу Муру еще никогда не приходилось командовать столь зеленым соединением. Ему передали только что завершившие испытания авианосцы «Имплейкебл» и «Индефетигебл», прибывший из Америки «Беннигтон». Совершенно неожиданно в состав флота был включен недавно завершивший ремонт в Барроу «Тирпиц». И, несмотря на все его протесты, авианосец «Викториес» с наиболее опытной командой и авиагруппой был отправлен в Индийский океан.

После долгих колебаний Мур решил действовать примерно так же, как во время операции «Тангстен», и разделил свою эскадру на две: авианосное соединение и линейный флот. В Соединение I, которым командовал сам Мур, вошли линкоры «Дьюк оф Йорк», «Энсон» и «Тирпиц», как ни дико смотрелся он в одном строю с недавними врагами, а также легкий крейсер «Белфаст» и 6 эсминцев. Авианосным Соединением II командовал контр-адмирал Ла Т. Биссет, который имел в своем распоряжении три упомянутых авианосца, крейсера «Шеффилд» и «Роялист» и 8 эсминцев. Кроме «Беннигтона» и «Тирпица» все остальные корабли были английскими.

Между Муром и Биссетом состоялся долгий спор относительно тактики будущих действий. Биссет предлагал позволить русским выйти подальше в океан и уже там наверняка

покончить с ними, используя превосходство в силах. Мур был категорически против, он не желал идти на такой риск. Мало ли что там может случиться, и если хоть один из русских кораблей потеряется, вся система атлантических конвоев окажется подвешенной в воздухе. К тому же атака в пределах Норвежского моря позволяла нанести удар по возвращающимся русским кораблям силами базовой авиации. В конце концов, Мур просто закончил спор, отдав приказ.

Зато во втором вопросе никаких разногласий не возникло. Оба британских адмирала решили сначала держаться на расстоянии около 270 миль от русских, чтобы избежать обнаружения их самолетами. Соединение I планировалось выдвинуть вперед на 20 миль, чтобы в непредвиденном случае оно оттянуло на себя все угрозы от авианосцев.

Биссет предложил провести первую атаку силами исключительно истребителей, используя все «Хеллкэты», имевшие большую дальность полета, оставив для прикрытия авианосцев «Сифайры», хотя бояться было решительно нечего. Численное превосходство должно было помочь справиться с русскими пилотами, которые имели колоссальный опыт боев с таким трудным противником, как немецкие летчики-истребители.

Идея оказалась очень мудрой. Хотя со стороны союзников в бою участвовали самолеты 82-й американской и 1840-й и 1841-й британских эскадрилий, насчитывавших в общей сложности 85 «Хеллкэтов», они не только не смогли уничтожить полностью русские истребители, но и сами потеряли 25 самолетов. Биссет лишь тяжело вздохнул, когда ему доложили о потерях, и сразу приказал готовить самолеты к новому вылету. Если бы он послушал Мура и включил в состав группы хотя бы «Авенджеры», потери наверняка оказались бы еще выше. Но теперь уже в атаке должны были участвовать не только истребители, но и торпедоносцы с пикировщиками. Вместе с «Хеллкэтами» отправлялись английские и американские «Авенджеры» и «Хеллдайверы» с американского авианосца. Увы, Биссету пришлось оставить на «Имплейкебле» «Барракуды» 828-й эскадрильи, которым не хватало даль-

ности. Однако, поколебавшись, он приказал готовить и эту эскадрилью к вылету, рассчитывая поднять ее через два часа для атаки в сумерках. Риск, конечно, сохраняется, неуклюжие «аэропланы» были совершенно беспомощны в случае встречи с русскими истребителями, и летчики прекрасно помнили, чем закончилась атака эскадрильи Юджина Эсмонта. Но адмирал полагал, что к этому времени русский авианосец будет тем или иным способом нейтрализован. Либо он пойдет на дно, либо остатки его авиагруппы будут уничтожены, ведь пилоты «Хеллкэтов» доложили, что у русских осталось не более десятка самолетов.

В 13.30 вторая ударная волна взлетела и направилась к цели, за которой продолжали следить «Либерейторы» с аэродромов на Шетландских островах. Это колоссально облегчало задачу летчиков, так как место русской эскадры было известно совершенно точно. Биссет даже позволил себе немного посмеяться над наивностью русских, которые, похоже, всерьез намеревались незамеченными проскочить в Атлантику. И это в 1944 году! Уж если четыре года назад переловили все немецкие рейдеры, не имея и половины сегодняшних сил...

Вторая волна состояла из 60 «Хеллкэтов», 32 «Авенджеров» и 15 «Хеллдайверов». Мур хотел вооружить часть истребителей бомбами, но здесь Биссет отказался наотрез. Если при четверном превосходстве союзники потеряли больше истребителей, то что может произойти, если превосходство будет всего тройное? Лучше уж гарантировать себе шестикратное превосходство и наверняка покончить с русской авиагруппой. Биссет не заблуждался относительно возможностей своих ударных самолетов, их было слишком мало, чтобы уничтожить русских, а осенний день в Норвегии слишком короток, чтобы успеть организовать третью атаку, о чем сразу предупредил командующего. Поэтому Мур отправил радиограмму в штаб Берегового Командования КВВС, требуя подготовить к вылету не менее трех эскадрилий базовых торпедоносцев, чтобы ночью нанести удар по поврежденным русским кораблям. Одновременно с вылетом

второй волны Соединение I увеличило скорость и пошло на сближение с противником, при этом Мур твердо рассчитывал на ночной артиллерийский бой, он собирался использовать свои преимущества в системах управления огнем. Хотя русские и секретили все, что только можно, глава военноморской миссии уверенно заявлял, что ничего подобного радару типа 282 они не создали, и даже если что-то имеется, это «что-то» работает на порядок хуже британских радаров и уступает даже FuMO 27, стоящему на «Тирпице».

А в это время адмирал Левченко решал тяжелую проблему. Эскадре предстояло выдержать второй налет вражеской авиации, но на сей раз он был совершенно уверен, что в нем будут участвовать ударные самолеты. Какой ордер выбрать? Какой корабль спасти? Он был уверен, что американцы прежде всего вцепятся именно в «Чапаева» и, скорее всего, авианосец обречен. Но сколько будет самолетов? Будет ли их достаточно, чтобы заняться всеми кораблями эскадры сразу? По оценкам летчиков, которые вели бой, им противостояли истребители не менее чем с трех авианосцев, значит, следует ожидать до семидесяти ударных самолетов. Может, вообще повернуть на обратный курс? И так уже совершенно ясно, что операция провалилась, американцы не выпустят эскадру в Атлантику, ни через Фарерскую брешь, ни через Датский пролив прорваться не получится. Однако Левченко прекрасно знал, чем кончается «невыполнение приказа в боевой обстановке», причем с адмиралов в таких случаях спрашивают гораздо жестче, чем с лейтенантов. Хотя куда уж там жестче. Хозяин желает увидеть, как его любимый крейсер-бандит будет потрошить конвои. Ладно, нам приказывают, мы исполняем. Так и не придумав ничего путного, адмирал махнул рукой, и эскадра продолжала следовать прежним курсом все в том же строю кильватера: «Советский Союз», «Кронштадт», «Чапаев».

Когда в 15.10 снова взвыли ревуны, Левченко испытал какое-то странное облегчение, словно лопнул застарелый нарыв, мучивший его последнюю неделю, и вместе с гноем стремительно уходила боль. Операторы радара постара-

лись и засекли появившиеся самолеты на расстоянии около 80 миль, поэтому времени, чтобы подготовиться к отражению атаки, было более чем достаточно. «Чапаев» поднял оставшуюся девятку истребителей, хорошо хоть удалось быстро исправить все повреждения, Яки после боя оказались изрядно потрепаны. Но механики совершили чудо, хотя иногда даже чудеса бывают бесполезными.

На этот раз вражеские летчики избрали другой строй. Все самолеты шли на высоте четыре километра, около сорока истребителей были выдвинуты немного вперед, остальные держались чуть выше торпедоносцев. Зато «Хеллдайверы» поднялись на высоту шесть километров без всякого сопровождения, правильно угадав, что у русских осталось слишком мало самолетов и атаковать они будут, конечно же, главную угрозу — торпедоносцы.

Бой получился коротким и жестоким. Снова сказалось огромное численное превосходство противника, которое стало еще больше после первого столкновения. Никакое мастерство не поможет, если перед тобой шестеро врагов, а уходить ты не имеешь права. Русские летчики сделали все и даже больше, пятнадцать «Хеллкэтов» были сбиты в считанные минуты. Какой-то безумный Як, кажется это был как раз уцелевший после первой схватки комэск-2, даже прорвался к торпедоносцам. Меткая очередь по мотору ведущего «Авенджера» — и тот, волоча за собой толстый хвост черного дыма, почти отвесно пошел вниз. Но на хвосте уже висела четверка «Ведьм», а левое крыло уже было изодрано в клочья тяжелыми пулями «Кольтов». И тогда русский пилот сделал последнее, что ему оставалось, он направил свой истребитель прямо в лоб лидеру второй эскадрильи «Авенджеров». Тяжелый самолет судорожно заметался, пытаясь увернуться от столкновения — напрасно...

Воздушный бой завершился. Снова союзники потеряли вдвое больше самолетов, и снова бой завершился победой союзников, так как ударные самолеты сейчас могли спокойно разбираться с русскими кораблями. Моряки на надстройках, наблюдательных постах, у зенитных орудий замерли в на-

пряженном ожидании, однако противник не торопился. Почему-то торпедоносцы начали выписывать круги, держась на пределе прямой видимости эскадры, но приближаться не торопились.

Впрочем, загадка разрешилась довольно быстро. Потрепанные истребительные эскадрильи противника перестроились и бросились на линкор. Загрохотали зенитные орудия, выплевывая струи раскаленного металла в сторону «Хеллкэтов», которые с воем пикировали прямо на «Советский Союз». Чуть помедлив, открыл огонь и «Кронштадт», но его четыре спаренных сотки, да еще расположенные в кормовой части корабля, мало чем могли помочь. Вскоре к резким ударам соток примешался треск счетверенных 37-мм автоматов. Воздух был исполосован сеткой голубоватых трасс, но, увы, самолеты противника казались заколдованными. Они играючи проскочили казавшуюся непроницаемой огненную завесу, и вот уже струи пуль ударили по надстройкам линкора. Да, прямым попаданием 100-мм снаряда один из «Хэллкэтов» был разорван в клочья, еще один истребитель резко дернулся в сторону, задымился, но остальные сделали свое дело — отвлекли на себя огонь зениток. К счастью, даже броня автоматов выдерживала пулеметные очереди. Здесь стала ясна серьезная ошибка, которую допустил адмирал союзников. Если бы хоть часть истребителей была вооружена ракетами или бомбами, штурмовой удар был бы гораздо эффективнее. Но Левченко не знал, что адмирал Биссет предпочел играть с минимальным риском.

Ведущая эскадрилья торпедоносцев разделилась, забирая «Советский Союз» в клещи, десять торпедоносцев оказались на правом крамболе, семь — на левом. Перекрывая захлебывающийся треск мелкашек, ударили 152-мм башни. Они стреляли на недолетах, ставя водяную завесу на пути приближающихся «Авенджеров». Если бы торпедоносец врезался в водяной столб, поднятый разрывом снаряда, он был бы обречен. Однако американцы не собирались действовать согласно русским наставлениям, «Авенджеры» даже не подумали прижиматься к поверхности моря и ниже ста метров не спускались, и поставленная завеса оказалась просто бессмысленной.

Все-таки один из торпедоносцев был сбит, однако остальные сбросили торпеды и дистанции около 600 метров. Громадный линкор, накренившись, начал описывать широкую циркуляцию, стараясь уклониться от сброшенных торпед. Офицеры-зенитчики намеревались перенести огонь на следующую волну торпедоносцев, однако те продолжали с издевательским спокойствием кружить на горизонте, выжидая результатов первой атаки.

Пенные дорожки торпедных следов, казалось, еле движутся, и линкор с легкостью от них увернется, это ему почти удалось. Но только «почти», потому что две торпеды все-таки попали в правый борт. Хваленая система Пульезе не выдержала. Если попадание в районе миделя еще было нейтрализовано и в котельных отделениях ощутили лишь сильнейший удар, выбивший предохранители электрических цепей, то попадание в корму, чуть впереди кормовой башни главного калибра, оказалось гораздо более серьезным. В обшивке образовалась огромная пробоина, фильтрационная переборка не выдержала и дала течь. В считанные минуты корабль принял около 3000 тонн воды и получил небольшой крен на правый борт. Это пока не вызывало опасений, но порадоваться Левченко не успел, потому что теперь в атаку бросилась вторая эскадрилья торпедоносцев. Адмирал уже понял, что кто-то из вражеских офицеров руководит действиями авиагруппы, координируя и направляя атаки, о такой тактике он пока еще не слышал. Видимо, американцы тоже имели что скрывать.

Но в этот момент, как говорится, не было счастья, да несчастье помогло. Резкий отворот «Советского Союза» поставил на пути торпедоносцев «Кронштадт», послушно следовавший за флагманом. «Чапаев» благоразумно держался поодаль, сразу заметив, что целью вражеской атаки стал именно линкор.

Конечно, «Кронштадт» был маневреннее линкора, но его зенитная батарея была слабее, да и атака получилась какой-то спонтанной, к ней не были готовы ни пилоты, ни командир крейсера. И все-таки летчикам сориентироваться и изменить план действий было гораздо легче. Эскадрилья британских

«Авенджеров» разделилась аккуратно пополам, семь самолетов зашли с правого борта, семь с левого. Опыта отражения подобных атак у русских не было. Конечно, на маневровых планшетах отрабатывалось нечто подобное, но совсем иное дело в море, с настоящим противником. Поэтому «Кронштадт» получил сразу пять попаданий — четыре в левый борт и одно в правый. Что самое скверное, две торпеды ударили практически в одно место — прямо под носовую надстройку. ПТЗ не выдержала, и вода хлынула в котельные отделения левого борта. Крейсер сразу получил большой крен и резко сбавил ход.

А что пикировщики? Оказалось, они только выжидали удобного случая и дождались — командир «Чапаева» слишком оторвался от артиллерийских кораблей. Вот тогда «Хеллдайверы», перестроившись в колонну, начали пикирование. Немногочисленные зенитки авианосца не могли остановить противника, но корабль сохранил маневренность легкого крейсера, поэтому большинство бомб безвредно разорвались в воде, засыпав осколками артиллеристов. Лишь одна попала в кормовой элеватор и взорвалась в ангаре. Тяжелая плита, подброшенная взрывом, взлетела в воздух и с лязгом рухнула на полетную палубу. В ангаре после двух воздушных боев не осталось ни одного самолета, система заправки бензином была осушена, поэтому возникший было небольшой пожар удалось быстро потушить.

Когда вражеские самолеты убрались, Левченко облегченно вздохнул и чуть было не перекрестился, забыв о том, что он правоправный коммунист. Хотя, если говорить честно, радоваться особенно было нечему. Правда, командир авиарийной партии доложил, что повреждения удалось локализовать, однако поступление воды в корме не прекращалось, и был затоплен погреб кормовой башни главного калибра. Линкор сел кормой на метр, но крен удалось выровнять контрзатоплением и, в общем, никаких особых неприятностей не имелось, разве что полная скорость снизилась узла на полтора. Командир «Чапаева» сообщил, что повреждена

полетная палуба, корабль больше не может принимать самолеты, хотя возможность взлета сохранилась. Впрочем, это было чисто схоластическое замечание, все равно ни поднимать, ни принимать было нечего. И лишь в этот момент Левченко вдруг вспомнил об отправленных в никуда штурмовиках. Как они там?

Как раз в этот момент в боевую рубку влетел флагманский связист. Если раньше он был просто бледным, то сейчас цвет лица иначе как иссиня-зеленым назвать было нельзя.

— Сообщение командира эскадрильи пикировщиков!

— Что там? — недовольно буркнул Левченко.

— Обнаружена вражеская эскадра!

— Сколько?! — Левченко понял, что дал петуха.

— Три линкора и восемь эсминцев... И еще какие-то корабли. Дистанция около 250 миль.

— Сколько??!!

— Три линкора и восемь эсминцев, — убито повторил связист. — Скорость более двадцати узлов, идут прямо на нас.

— Та-ак... — протянул командующий. — И что прикажете делать? — повернулся он к командиру линкора и начальнику штаба.

— Уходить, — еле слышно произнес Иванов. — Эти звери нам сейчас не по зубам.

— А «Кронштадт»?

— Пусть выкручивается сам. Пытаясь спасти крейсер, мы погубим и два остальных корабля. Причем уходить надо в любом случае, если они успеют провести третью атаку, нам всем конец, потому что теперь бомбы будут нести абсолютно все.

— А вы знаете, что с нами за это сделают? — снова фальцетом взвизгнул Левченко.

— Знаю, — еще тише ответил командир линкора. — Но так мы хотя бы спасем два корабля. Останемся — и сами погибнем, и корабли погубим.

— Новое донесение! — визгливо сообщил капитан-лейтенант. — Обнаружены четыре авианосца и многочисленный эскорт. Еще он передал: «Вижу истребители, атакую».

— И что дальше?

— Дальше ничего.

Левченко вдруг ощутил прилив неконтролируемого бешенства. Он вдруг размахнулся и со всего плеча врезал связисту по зубам, тот покатился по палубе, плюясь кровью. Но, странное дело, облегчения адмирал не ощутил.

С «Кронштадта» тем временем сообщили, что крен удалось уменьшить до 12 градусов, корабль сохраняет ход 14 узлов. Левченко сжал ладонями виски и глухо застонал, потом выпрямился и хрипло скомандовал:

— Курс SSO, скорость 25 узлов. Передайте на «Кронштадт» — действовать самостоятельно.

Вскоре крейсер, над которым стоял высокий столб дыма, остался далеко позади, поврежденные линкор и авианосец уходили. Левченко уже никак не отреагировал на сообщение «Кронштадта», что он атакован еще одной эскадрилей торпедоносцев, на этот раз британскими «Барракудами», и получил еще три торпедных попадания. Крейсер окончательно потерял ход.

Адмирал заперся у себя в каюте, где очень кстати нашлась еще бутылка. Ночью его разбудило робкое звяканье телефона.

— Что там? — недовольно буркнул он.

— Это мостик. Из радиорубки сообщают: принята радиограмма «Кронштадта». Ведут бой с вражескими линкорами.

— Ясно, — буркнул Левченко и швырнул трубку.

Теперь ему действительно все было ясно. Не осталось никаких вопросов, никаких сомнений. Операция провалена, потерян крейсер-бандит, линкор и авианосец вышли из строя. Причем даже их еще нужно привести в базу, а удастся ли это, сказать никто не может.

Левченко усмехнулся почти весело. Там, в левом верхнем ящике стола. Он обманет всех, он всех обманет. Надо только взять себя в руки и не раздумывать, ни в коем случае не раздумывать...

БИБЛИОГРАФИЯ

- Боевое использование авианосцев. М., 1973.
 Далл С. Боевой путь императорского японского флота. Екатеринбург, 1997.
 Кампании войны на Тихом океане. М., 1956.
 Лорд У. Невероятная победа. СПб, 1993.
 Полмар Н. Авианосцы. В 2 томах. М., 2001.
 Футида М., Окумия М. Сражение у атолла Мидуэй. М., 2001.
 Шерман Ф. Американские авианосцы в войне на Тихом океане. М., 1956.
 Хориоши Д., Окумия М., Кайдин М. Японская авиация во Второй мировой войне. М., 1999.
 Bicheno H. Midway. L., 2004.
 D'Albas A. Death of a navy. NY, 1957.
 Dickson W. The battle of the Philippine sea. L., 1975.
 Evans D. Kaigun. Annapolis, 1997.
 Francillon R. Japanese Carrier Air Groups 1941–1945. L., 1979.
 Frank R. Guadalcanal. L., 1992.
 Friedman K. Morning of the Rising sun. Novato, 2007.
 Friedman K. Afternoon of the Rising sun. Novato, 2001.
 Hammel E. Carrier clash. St. Paul, 2004.
 Hammel E. Carrier strike. St. Paul, 2004.
 Hoyt E. Blue skies and blood. NY., 1976.
 Japanese army operations in the South Pacific area. Canberra, 2007.
 The Japanese navy in WWii. Annapolis, 1959.
 Lundstrom J. The First Team: Pacific Naval Air Combat from Pearl Harbor to Midway. Annapolis, 1984.
 Lundstrom J. The First Team and the Guadalcanal Campaign. Annapolis, 1994.
 Morison S. Coral Sea, Midway and Submarine Actions. Boston, 1964.
 Morison S. Struggle for Guadalcanal. Boston, 1966.
 Morison S. New Guinea and the Marianas. Boston, 1966.
 Morison S. Leyte. Boston, 1990.
 Parshall J., Tully A. Shattered Sword: The Untold Story of the Battle of Midway. Potomac, 2007.
 Prange G. Miracle at Midway. L., 1982.
 Smith P. Midway: Dauntless Victory. Barnsley, 2007.
 Stille M. US Navy aircraft carriers 1922–1945. Botley, 2005.
 Stille M. USN carriers vs. IJN carriers — the Pacific, 1942. Botley, 2007.
 Stille M. Imperial Japanese Navy Aircraft Carriers 1921–1945. Botley, 2006.
 Woodward G. The battle for Leyte gulf. NY, 1947.

СОДЕРЖАНИЕ

Бастард, ставший королем	5
Индийский океан.	27
Бой в Коралловом море.	43
Сражение при Мидуэе.	83
Бой у Восточных Соломоновых островов.	149
Бой у островов Санта-Крус	185
Сражение у Марианских островов	228
Бой у мыса Энганьо	292
Виртуальная нереальность номер восемь	326
Библиография	350

Научно-популярное издание

ВМФ. ПОДЛИННАЯ ИСТОРИЯ ВОЙНЫ НА МОРЕ

Больных Александр Геннадьевич

ДУЭЛИ АВИАНОСЦЕВ

Кульминация Второй мировой!



⚓ Полтысячи лет исход любой войны на море решало артиллерийское сражение – сначала парусных кораблей, затем броненосцев и, наконец, огромных линкоров. Но в годы Второй Мировой в военно-морском деле произошел коренной переворот, настоящая революция, в результате которой бронированные исполины уступили первенство авианесущим кораблям. Когда в апреле 1945 года американским самолетам потребовалось всего полтора часа, чтобы пустить на дно самый большой линкор в мире, гордость японского флота «Ямато», даже скептикам стало окончательно ясно, что настала новая эра – отныне победа в морской войне зависит не от огня корабельной артиллерии, а от дуэлей авианосцев.

⚓ В этой книге ведущий историк флота дает глубокий анализ ВСЕХ авианосных сражений Второй Мировой, ставших кульминацией войны на Тихом океане и превративших Его Величество Авианосец во Владыку морей.

Александр
БОЛЬНЫХ



**КУЛЬМИНАЦИЯ
ВТОРОЙ МИРОВОЙ**

**СЦЕНА
В АННО
НА СЦЕНЕ**